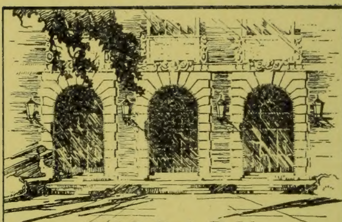




ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

MÉMOIRES ET DOCUMENTS

RELATIFS

A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR;

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

5e SÉRIE.

TOME IV.

1874

PARIS.

DUNOD, ÉDITEUR,

LIBRAIRE DES CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES,

Quai des Augustins, n° 49.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CIRCULAIRES.

(N° 1)

[9 février 1874.]

Agents compris dans la deuxième partie du contingent. — Congés temporaires.

Monsieur le Préfet, une décision du 10 mars 1873 a stipulé qu'un congé d'un an, sans traitement, serait accordé, sur leur demande, aux jeunes agents admis à contracter l'engagement conditionnel prévu par la loi du 27 juillet 1872 sur le recrutement de l'armée, et que leur emploi leur serait conservé pendant leur absence. L'administration s'est demandé si ces dispositions pouvaient s'appliquer également aux agents classés par leur numéro de tirage dans la deuxième partie du contingent de l'armée active.

La situation des jeunes gens compris dans la deuxième partie du contingent et celle des engagés volontaires d'un an ne sont pas les mêmes au point de vue militaire; elles présentent toute-

fois une certaine analogie au point de vue exclusivement administratif et il paraîtrait bien rigoureux de refuser complétement aux uns les avantages accordés aux autres. J'ai pensé que, sans prendre à l'égard des jeunes gens de la deuxième partie du contingent une mesure générale comme pour les engagés volontaires d'un an, il y avait lieu d'accorder des congés temporaires sans traitement aux agents pour qui leurs chefs demanderaient cette faveur et qui se seraient acquis des titres à la bienveillance de l'Administration par leur manière de servir. Dans ce cas, leur emploi serait réservé et ils le reprendrait à l'expiration du temps qu'il auraient passé sous les drapeaux.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
Signé R. DE LARCY.

(N° 2)

[28 février 1874.]

Établissement de la redevance proportionnelle sur les mines. — Abonnements.

Monsieur le Préfet, la loi du 21 avril 1810, en assimilant les concessions de mines à des propriétés de droit commun, a disposé qu'elles seraient assujetties, au profit du trésor public, à une redevance proportionnelle au revenu net de l'extraction, qui ne peut excéder 5 p. 100 de ce revenu et qui doit être imposée et perçue comme la contribution foncière.

La loi de 1810 ne faisait que poser le principe de l'impôt; elle ne disait rien des formes à suivre pour déterminer la base de l'impôt, c'est-à-dire le revenu net des exploitations.

Un décret impérial, en date du 6 mai 1811, y a pourvu : ce décret a confié le soin de déterminer les évaluations du produit net de chaque concession au premier degré à des comités qu'il appelle *comités de proposition*, et, au second degré, à un comité départemental nommé *comité d'évaluation* et composé du préfet, de deux membres du conseil général nommés par le préfet, de l'in-

génieur des mines, du directeur des contributions directes et de deux des principaux propriétaires de mines dans les départements qui ont un nombre suffisant de mines en exploitation.

Des instructions concertées entre l'administration des mines et celle des finances ont, à diverses époques, et en tenant compte de l'expérience acquise, tracé les règles à suivre par les comités d'évaluation pour les recettes et les dépenses à prendre en compte dans le calcul du produit net; mais ces comités ne se sont pas toujours conformés aux instructions administratives; ils les ont même assez fréquemment méconnues au détriment du trésor; et, comme d'après une interprétation du décret du 6 mai 1811, qui a prévalu dans le sein du Conseil d'État, les évaluations adoptées par les comités doivent être considérées comme définitives, en d'autres termes, comme obligatoires pour l'administration, le gouvernement n'a aucun moyen de redresser celles de ces évaluations qui lui paraissent irrégulières; il ne peut même pas se pourvoir devant la justice administrative pour en provoquer la réformation, tandis que les concessionnaires de mines ont toujours le droit d'attaquer les décisions des comités d'évaluation devant le conseil de préfecture, et, en appel, devant le Conseil d'État.

En second lieu, la loi du 21 avril 1810 a admis qu'il pourrait être fait un abonnement pour ceux des propriétaires de mines qui le demanderaient; le décret du 6 mai 1811 avait stipulé que l'administration aurait la faculté de discuter le taux de l'abonnement, en tenant compte des chances d'avenir de l'entreprise, et de rejeter la demande si le taux qu'il lui paraissait équitable d'adopter n'était pas accepté par les concessionnaires.

Actuellement la siutation est toute différente: aux termes d'un décret du 27 juin 1866, l'abonnement ne peut plus être refusé que dans le cas où il est constaté que l'exploitation a été dirigée en vue d'en altérer les bases; en outre, le taux de l'abonnement est réglé sur la moyenne du revenu de celles des cinq années précédentes qui ont donné un produit net.

Il en résulte que l'abonnement est souvent réclamé à l'expiration d'une période de travaux préparatoires, dont la dépense a notablement affaibli le produit net, et au moment où les concessionnaires vont profiter des sacrifices que ces travaux leur ont imposés; et le gouvernement est obligé d'y consentir, bien que le taux de l'abonnement ne soit pas en rapport avec les bénéfices probables de l'exploitation.

Un grand nombre de faits recueillis par l'administration des mines et par celle des contributions directes ont permis de con-

stater que les règles qui servent aujourd'hui de base aux abonnements portent un préjudice très-grave au trésor, et il était dès lors impossible de laisser subsister un semblable état de choses, dans un moment surtout où l'on est obligé, pour satisfaire aux charges publiques, de demander chaque jour aux contribuables de plus grands sacrifices par la création de nouveaux impôts.

Pour mettre un terme aux abus que nous venons de signaler, le gouvernement a pensé qu'il fallait, d'une part, en ce qui concerne les décisions des comités d'évaluation, leur enlever le caractère définitif que la jurisprudence leur avait attribué en contradiction avec les règles qui régissent toutes les autres contributions directes; d'autre part, en ce qui touche les abonnements, revenir au régime qu'avait établi le décret du 6 mai 1811 et restituer à l'administration la liberté de décision dont elle avait joui pendant un demi-siècle.

Un projet de décret contenant ces dispositions a été soumis, en commun par les Ministres des traxaux publics et des finances, au Conseil d'État, qui y a donné son approbation; ce projet a été sanctionné, le 11 février courant, par M. le Maréchal, Président de la République, et je m'empresse, Monsieur le Préfet, de vous en adresser ci-jointe une ampliation, pour que vous puissiez en assurer l'application immédiate au travail des redevances de mines, qui aura lieu cette année dans votre département.

Je n'ai d'ailleurs, après m'être concerté à cet égard avec M. le Ministre des finances, que de très-courtes instructions à vous adresser pour l'exécution du décret du 11 février. J'ai, dans la première partie de la présente circulaire, indiqué le but et la portée des dispositions qu'il édicte, et les termes de ces dispositions me paraissent se justifier en quelque sorte par leur simple énoncé.

L'article 1er, après avoir rappelé que les règles posées dans le décret de 1811 doivent présider au travail des redevances, indique comment il devra être procédé dans le cas où il y aura désaccord entre le comité d'évaluation et, soit l'ingénieur des mines, soit le directeur des contributions directes; dans ce cas, vous prenez l'avis motivé du directeur des contributions directes, et vous statuez, sauf, si vous n'adoptez pas les conclusions de ce directeur, à renvoyer l'affaire au Ministre des travaux publics, qui prononce définitivement après s'être concerté avec le Ministre des finances.

Je n'ai sans doute pas besoin de faire remarquer, Monsieur le Préfet, que, dans tous les cas où vous aurez à statuer, vous devrez, bien entendu, vous référer à tous les éléments de l'instruction, et

spécialement aux propositions et rapports des ingénieurs des mines. Aux termes du décret de 1811, c'est à ces ingénieurs qu'il appartient de préparer les documents qui doivent éclairer la solution des questions de redevances, et c'est par ce motif spécialement qu'il était bon que le directeur des contributions directes, qui n'intervient en quelque sorte qu'à la fin des opérations, fût plus spécialement appelé à vous donner son avis motivé sur le chiffre de produit net à adopter.

Quant aux abonnements, le décret nouveau maintient les dispositions générales du décret de 1811; il maintient également, suivant le chiffre des abonnements, la compétence du préfet, du Ministre des travaux publics et du Chef de l'État, telle qu'elle est réglée par ce décret; il ajoute seulement :

1° Qu'en cas de désaccord pour les abonnements à la décision du préfet, entre le comité d'évaluation et soit l'ingénieur des mines, soit le directeur des contributions directes, il en est référé au Ministre, qui statue après concert avec le Ministre des finances, et qu'il est statué par décret rendu sur l'avis du Conseil d'État, dans le cas où les deux Ministres ne se mettent par d'accord entre eux sur les décisions à prendre;

2° Qu'au cas où l'administration croit devoir refuser l'abonnement, le refus ne peut être prononcé que par une décision du Ministre des travaux publics, prise de concert avec le Ministre des finances, après avis du conseil général des mines et des sections réunies des travaux publics et des finances du Conseil d'État.

Il a paru convenable, sur ce dernier point, de maintenir aux concessionnaires de mines les garanties que leur avait données le décret du 27 juin 1866. Ces dispositions ne peuvent évidemment soulever aucune difficulté.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs des mines.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
Signé R. DE LARCY.

DÉCRET.

Le Président de la République française,

Sur le rapport des Ministres des travaux publics et des finances;

Vu la loi du 21 avril 1810, articles 33 et suivants;

Vu les décrets des 6 mai 1811 et 27 juin 1866, concernant la redevance proportionnelle des mines;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

ARTICLE PREMIER.

Les dispositions du décret du 6 mai 1811, relatives à l'établissement de la redevance proportionnelle des mines, continueront d'être appliquées, sauf les modifications ci-après :

En cas de désaccord sur l'appréciation du produit net imposable, entre le comité d'évaluation institué par le décret du 6 mai 1811 et l'ingénieur des mines ou le directeur des contributions directes, il est statué par le Préfet, sur avis motivé du directeur des contributions directes.

Si le Préfet n'adopte pas les conclusions du directeur des contributions directes, il en est référé au Ministre des travaux publics, qui statue après s'être concerté avec le Ministre des finances.

Le Préfet arrête ensuite les rôles et les rend exécutoires, sauf le recours des contribuables.

ART. 2.

Les soumissions d'abonnement sont présentées, acceptées ou rejetées dans les formes tracées par le décret du 6 mai 1811.

Les abonnements sont approuvés par le Préfet sur l'avis de l'ingénieur des mines, du directeur des contributions directes et du comité d'évaluation, quand le taux de l'abonnement ne dépasse pas mille francs (1.000 fr.).

Dans le cas de désaccord entre le comité d'évaluation et l'ingénieur des mines ou le directeur des contributions directes, il en est référé au Ministre des travaux publics, qui statue après s'être concerté avec le Ministre des finances.

Au-dessus de mille francs (1.000 fr.) jusqu'à trois mille francs (3.000 fr.), les abonnements sont approuvés par le Ministre des travaux publics, qui se concerte préalablement avec le Ministre des finances.

Les abonnements au-dessus de trois mille francs (3.000 fr.), et ceux pour lesquels un accord ne se serait pas établi entre les deux Ministres dans les cas prévus par les paragraphes précédents, sont approuvés par un décret rendu en Conseil d'État.

L'abonnement peut toujours être refusé par l'administration; toutefois le refus d'une soumission d'abonnement ne peut, en aucun cas, être prononcé que par une décision du Ministre des

travaux publics, prise de concert avec le Ministre des finances, après avis du conseil général des mines et des sections réunies des travaux publics et des finances du Conseil d'État.

ART. 3.

Sont et demeurent abrogées toutes les dispositions des décrets antérieurs qui sont contraires au présent décret.

ART. 4.

Les Ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Versailles, le 11 février 1874.

Signé M[al] DE MAC MAHON.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics, Signé R. DE LARCY.

Le Ministre des finances, Signé P. MAGNE.

(N° 3)

[14 mars 1874.]

Concours pour l'admission au grade de conducteur des ponts et chaussées. — Conditions nouvelles.

Monsieur le Préfet, l'admission à l'emploi de conducteur des ponts et chaussées a lieu depuis 1847 à la suite d'examens passés au chef-lieu de chaque département. Le nombre des candidats déclarés admissibles s'est élevé rapidement et, dès 1863, il était hors de proportion avec les besoins du service. Les examens, qui avaient d'abord été annuels, devinrent bisannuels à partir de cette époque, et il n'a même pas été possible d'en faire depuis 1869.

Préoccupée de cette situation, l'administration a cherché un système qui permît de faire comme autrefois des examens chaque année, et elle s'est demandé s'il ne conviendrait pas à cet effet de substituer aux examens actuels, confiés à quatre-vingt-neuf commissions sans rapport entre elles, un concours unique à la suite duquel pût être arrêtée une liste de présentation comprenant le

nombre des candidats jugé nécessaire d'après le nombre prévu des vacances et les besoins du service.

La question, mise à l'étude en 1870, était restée sans solution par suite des événements ; l'examen en a été repris au commencement de l'année dernière et la grande majorité des ingénieurs en chef s'est prononcée pour l'adoption du mode de concours avec examens à deux degrés.

J'ai l'honneur, Monsieur le Préfet, de vous transmettre ci-joint un exemplaire de l'arrêté par lequel j'ai réglé les conditions d'admission dans le corps des conducteurs des ponts et chaussées d'après le nouveau système.

Les dispositions de cet arrêté seront mises à exécution dès cette année, et j'ai fixé au lundi 11 mai la date à laquelle commenceront les examens du premier degré. MM. les ingénieurs en chef devront m'adresser, avant le 15 avril, les demandes des candidats, avec les pièces indiquées à l'article 3 de l'arrêté. Toute demande d'admission qui parviendrait au ministère après cette époque serait rigoureusement rejetée. Je crois devoir rappeler que nul ne peut être admis au concours s'il n'est âgé de vingt et un ans accomplis ou de moins de trente ans au 1er janvier 1874. Les militaires porteurs d'un congé obtenu après le temps de service exigé par la loi, et les employés secondaires qui, à trente ans, comptaient plus de deux ans de services, seront admis à concourir jusqu'à trente-cinq ans. D'après la loi du 24 juillet 1873 sur les emplois réservés aux anciens militaires, la limite d'âge est portée de trente-cinq à trente-six ans pour les sous-officiers ayant passé douze ans sous les drapeaux, dont quatre avec le grade de sous-officier.

Je recommande d'une manière toute particulière à MM. les ingénieurs de ne présenter pour l'admission au concours que des candidats offrant des garanties sérieuses au point de vue de la conduite et de la moralité. MM. les présidents des commissions d'examens devront, en outre, se montrer sévères dans l'appréciation du mérite des candidats.

Je vous ferai connaître ultérieurement l'époque des examens du second degré et la ville dans laquelle ils auront lieu pour les candidats domiciliés dans votre département.

J'adresse à MM. les ingénieurs ampliation de la présente circulaire et de l'arrêté qui l'accompagne.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
Signé R. DE LARCY.

ARRÊTÉ.

Le Ministre des travaux publics,

Vu le décret du 13 octobre 1851, portant organisation du corps des ponts et chaussées, et spécialement les dispositions ainsi conçues :

« Art. 35, § 1er. — Nul ne peut être nommé conducteur... s'il « n'a pas été déclaré admissible à la suite d'un examen public « sur les connaissances ci-après : écriture, principes de la langue « française, arithmétique et logarithmes, notions d'algèbre, géo- « métrie élémentaire, statique élémentaire, trigonométrie recti- « ligne, notions de géométrie descriptive, dessin graphique et « lavis, lever des plans et nivellement, cubature des terrasses, « pratique des travaux. »

« § 2. — Les aspirants doivent être âgés de plus de vingt et un « ans et de moins de trente ans au moment de l'examen. Toute- « fois, les militaires porteurs d'un congé régulier et les piqueurs « (*aujourd'hui agents secondaires*) qui, à l'âge de trente ans, « comptaient plus de deux ans de services, peuvent concourir « jusqu'à trente-cinq ans ; »

Vu les dispositions de la loi du 24 juillet 1873, sur les emplois réservés aux anciens sous-officiers des armées de terre et de mer, et d'après lesquelles les sous-officiers ayant passé douze ans sous les drapeaux dans l'armée active, dont quatre avec le grade de sous-officier, peuvent concourir pour l'emploi de conducteur des ponts et chaussées jusqu'à trente-six ans;

Sur la proposition du conseiller d'État, secrétaire général,

Arrête :

ARTICLE PREMIER.

Un concours a lieu tous les ans pour l'admission dans le corps des conducteurs des ponts et chaussées. Il consiste dans deux examens passés, le premier au chef-lieu de chaque département et le second dans certaines villes préalablement désignées par l'administration.

L'époque à laquelle commenceront les opérations du concours est fixé chaque année. Un avis inséré au *Journal officiel* fait connaître cette époque, ainsi que les villes désignées pour les examens du second degré.

Toutes les épreuves sont publiques.

ART. 2.

Nul n'est admis à prendre part au concours s'il n'est Français

ou naturalisé Français, et s'il n'est âgé de plus de vingt et un ans et de moins de trente ans au 1er janvier de l'année dans laquelle aura lieu le concours. Toutefois, les militaires ayant passé cinq ans sous les drapeaux dans l'armée active et les employés secondaires qui, à l'âge de trente ans, comptaient plus de deux ans de services, pourront concourir jusqu'à trente-cinq ans. La limite d'âge est portée à trente-six ans pour les sous-officiers des armées de terre et de mer remplissant les conditions énoncées à l'article 1er de la loi du 24 juillet 1873.

ART. 3.

Les demandes d'admission au concours doivent être adressées au Ministre avant le 1er janvier.

Elles seront accompagnées :

1° De l'acte de naissance du candidat;

2° D'une note faisant connaître ses antécédents et les études auxquelles il s'est livré; les diplômes, certificats, etc., qui auraient pu lui être délivrés, devront être joints à cette note.

Si les candidats sont déjà au service de l'administration, les demandes seront, en outre, appuyées par leurs chefs hiérarchiques; les candidats étrangers à l'administration devront les adresser par l'intermédiaire de l'un des ingénienrs en chef du département où ils résident.

L'administration arrête la liste des candidats qui pourront se présenter au concours.

ART. 4.

Les examens tant du premier que du second degré portent sur les connaissances ci-après; la valeur relative assignée à chacune des parties du programme, à raison de son étendue et de son importance au point de vue du service des conducteurs, est fixée comme il suit :

CONNAISSANCES EXIGÉES.

	VALEURS relatives.
1° *Écriture courante, nette et très-lisible.* (Les candidats devront faire une page d'écriture et un tableau ou état, tel que bordereau ou détail estimatif, etc.).	3
2° *Principes de la langue française.* (Indépendamment d'une dictée destinée à constater qu'ils savent suffisamment l'orthographe, les candidats auront à rédiger un rapport sur une affaire de service.).	4
A reporter.	7

VALEURS relatives.

Report. 7

3° *Arithmétique.*

Numération décimale, addition, soustraction, multiplication, division, preuve de ces opérations.

Nombres décimaux, fractions.

Extractions des racines carrées et cubiques.

Système légal des poids et mesures.

Résolution de problèmes, questions d'intérêt, d'escompte, de société.

Proportions et progressions. 5

4° *Logarithmes.*

Théorie des logarithmes et usage des tables. 2

5° *Algèbre.*

Addition et soustraction des polynômes. — Multiplication et division des monômes et des polynômes. — Équations du 1er degré à une ou plusieurs inconnues. — Équations du 2e degré à une inconnue. 1

6° *Géométrie.*

Préliminaires. — Égalité des triangles. — Droites perpendiculaires obliques, parallèles. — Parallélogrammes, polygones. — Lignes proportionnelles, triangles semblables.

Mesure des angles. — Contact et intersection des cercles. — Tangentes et sécantes du cercle. — Polygones inscrits et circonscrits au cercle. — Aire des polygones et du cercle.

Propositions relatives à la ligne droite et au plan. — Plans perpendiculaires et parallèles. — Angles dièdres et trièdres.

Tétraèdres. — Pyramides. — Parallélipipèdes, prismes. — Polyèdres égaux et semblables. — Aire et volume du cône droit, du cylindre droit et de la sphère. 5

7° *Statique.*

Composition et décomposition des forces parallèles concourantes ou dirigées d'une manière quelconque dans l'espace. — Détermination des centres de gravité.

Équilibre des machines simples et composées : le levier, la poulie, le plan incliné, le treuil, les moufles et la vis, en faisant abstraction du frottement. — Rapport entre les espaces parcourus par les points d'application de la puissance et de la résistance, lorsque la machine est mise en mouvement; égalité entre le travail moteur et le travail résistant. . . . 1

A reporter. 21

VALEURS relatives.

Report. 21

8° *Trigonométrie rectiligne.*

Partie orale. — Lignes trigonométriques. — Relations entre les lignes trigonométriques d'un arc. — Principales formules trigonométriques.

Usage des tables de sinus.

Relations entre les côtés et les angles d'un triangle rectangle ou d'un triangle quelconque.

Composition écrite. — Résolution des triangles. — Calcul d'un triangle donné à l'aide des logarithmes. 2

9° *Géométrie descriptive.*

Méthode des projections.

Questions relatives à la ligne droite et au plan. 2

10° *Dessin graphique et lavis.* 4

11° *Lever des plans.*

Partie orale. — Mesure des distances : chaîne d'arpenteur, stadia. — Réduction à l'horizontale des distances mesurées sur les pentes.

Mesure des angles : équerre d'arpenteur, alidade, graphomètre, boussole. — Usage et vérification des instruments.

Lever à l'équerre, à la planchette, à la boussole et au graphomètre. — Rapport et dessin des plans. — Indication des échelles adoptées dans le service des ponts et chaussées. — Copie et réduction de plans.

Tracé d'un axe sur le terrain, piquetage, alignements, courbes. — Plan parcellaire.

Opération sur le terrain. — Lever d'un plan. 4

12° *Nivellement.*

Partie orale. — Niveau d'eau. — Niveau à bulle d'air. — Niveaux d'Égault et de Lenoir. — Mire à coulisse. — Mire parlante. — Usage et vérification des instruments.

Opération du nivellement. — Carnet. — Calcul des cotes de hauteur rapportées à un plan général de comparaison.

Modes de représentation du terrain adoptés dans le service des ponts et chaussées. — Dessin du profil en long, des profils en travers. — Plans cotés. — Tracé des profils sur le terrain. — Indication des points de hauteur pour les déblais et les remblais.

Niveau de pente de Chézy ; son emploi pour tracer sur le terrain une ligne d'une pente déterminée.

A reporter. 33

VALEURS relatives.

Report. 33

Opération sur le terrain. — Nivellement au niveau à bulle d'air. 4

13° *Cubature des terrasses et mouvements des terres.*

Évaluation du cube des terrassements :

1° Par la méthode dite *exacte;* 2° par les méthodes expéditives. — Usage des tables dressées par ordre de l'administration.

Règles générales pour la répartition des déblais. — Divers modes de transports. — Formules qui fixent la limite des distances entre lesquelles il convient de préférer tel ou tel mode de transport.

Détermination de la distance moyenne des transports.

Tableau du mouvement et de la répartition des déblais et des remblais. 4

14° *Pratique des travaux.*

Partie orale. — Notions sur les qualités et les défauts des matériaux, sur leur emploi dans les maçonneries et charpentes, sur les travaux d'entretien des routes et sur la pratique des travaux en général.

Composition écrite. — Métré d'un ouvrage d'art. 5

15° *Pratique du service.*

Partie orale. — Règlements sur la comptabilité des conducteurs ; clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs. — Règlement des cantonniers.

Aptitude spéciale et services techniques antérieurs. 5

TOTAL. 51

Les candidats possédant des connaissances plus étendues que celles du programme peuvent demander qu'elles soient constatées par les examinateurs.

ART. 5.

Afin d'arriver à une appréciation exacte et comparative du mérite des candidats, il est attribué à chacune de leurs réponses ou des parties de leur travail une valeur numérique exprimée par des chiffres qui varient de 0 à 20, et qui ont respectivement les significations ci-après :

0	Néant.
1, 2	Très-mal.
3, 4, 5	Mal.
6, 7, 8	Médiocrement.

9, 10, 11	Passablement.
12, 13, 14	Assez bien.
15, 16, 17	Bien.
18, 19	Très-bien.
20	Parfaitement.

Une moyenne est établie d'après ces chiffres pour chaque partie du programme; chacune de ces moyennes est multipliée par les nombres ou coefficients exprimant leur valeur relative, et la somme des produits donne le nombre total de points ou degrés obtenu pour l'ensemble des épreuves.

ART. 6.

Les examens du premier degré comprennent toutes les compositions écrites, le dessin et le lavis, ainsi que les opérations sur le terrain.

Ils s'ouvrent simultanément dans tous les départements au jour et suivant l'ordre fixés par l'administration.

La commission chargée, dans chaque département, des examens du premier degré, est composée d'un ingénieur en chef, président, et de deux ingénieurs ordinaires désignés par le ministre; ils sont pris parmi les ingénieurs attachés aux différents services du département.

Les sujets des compositions écrites sont les mêmes pour toute la France; ils sont envoyés par l'administration au président de chaque commission, sous enveloppes cachetées, qui sont ouvertes en présence des candidats au moment fixé pour chaque épreuve.

L'examen de chaque candidat fait l'objet d'un procès-verbal détaillé indiquant les questions posées sur les diverses parties du programme et la manière dont elles ont été résolues.

Les pièces d'écriture, la dictée, la rédaction, le calcul d'un triangle, le dessin, le lavis et le métré d'un ouvrage d'art sont joints au procès-verbal.

Les procès-verbaux, accompagnés de ces pièces, sont transmis au ministre avec un rapport sur l'ensemble des examens, et dans lequel les candidats sont classés suivant l'ordre de mérite que leur assigne le nombre de points qu'ils ont obtenu.

Le Ministre arrête, sur le vu des procès-verbaux, la liste des candidats admis à passer l'examen du second degré.

Nul ne peut être porté sur cette liste s'il n'a obtenu au moins : 1° les trois cinquièmes du maximum pour chacun des articles 1, 2, 3, 6, 10, 11 et 12 du programme et pour les autres articles réu-

nis ; 2° les trois quarts de ce même maximum pour l'ensemble de son examen.

ART. 7.

L'examen du second degré est exclusivement oral.

La commission chargée des examens du second degré est composée d'un ingénieur en chef, président, et de deux ingénieurs ordinaires désignés par le Ministre. Elle se transporte successivement dans les différentes villes désignées comme centres d'examen, en suivant l'itinéraire fixé par l'administration.

Le Ministre communique à la commission les procès-verbaux des examens du premier degré et les compositions écrites des candidats admis à l'examen du second degré.

La commission s'approprie les épreuves écrites et, après les avoir comparées entre elles, apprécie la valeur numérique qu'il y a lieu d'attribuer à chacune d'elles.

Lorsque les opérations de l'examen du second degré sont complétement terminées, la commission dresse et remet au Ministre, en y joignant toutes les pièces du premier examen, une liste sur laquelle les candidats sont classés suivant l'ordre de mérite que leur assigne le résultat du concours pour toute la France. Le président y joint un rapport général sur l'ensemble du concours.

Nul ne pourra être inscrit sur la liste de classement définitif, s'il n'a obtenu le nombre minimum de points fixé pour l'ensemble de l'examen au § 9 de l'article 6.

ART. 8.

Le nombre des admissions est fixé chaque année d'après le nombre prévu des vacances et les besoins présumés du service.

ART. 9.

L'admissibilité des candidats à l'emploi de conducteur est prononcée par le Ministre, d'après la liste de classement arrêtée par la commission des examens du second degré.

Cette déclaration d'admissibilité ne confère aux candidats aucun droit à une nomination immédiate ; elle les met seulement en position d'être désignés, à l'exclusion de tous autres candidats, pour les emplois disponibles, soit dans le département où ils résident, soit dans tout autre département. L'administration se réserve d'ailleurs la faculté de tenir compte, pour ces désignations, des convenances et des nécessités du service plutôt que du rang occupé par les candidats sur la liste d'admissibilité ; dans ce cas, les

candidats appelés hors tour à remplir les fonctions de conducteur ne sont nommés à ce grade qu'après ceux qui les précèdent sur la liste et ils prennent rang sur le tableau d'ancienneté d'après le numéro de classement qu'ils ont obtenu dans le concours.

L'administration pourra également soumettre à un stage, avant de les nommer conducteurs, les candidats admissibles qui n'auraient pas justifié d'une pratique suffisante du service. Ils recevront, pendant la durée de ce stage, qui ne pourra dans aucun cas dépasser une année, le traitement d'agent secondaire de première classe; ils seront nommés au grade de conducteur sur la proposition de l'ingénieur en chef du service et l'avis de l'inspecteur général de la division.

Versailles, le 9 mars 1874.

R. de Larcy.

L'éditeur-Gérant, Dunod. 2429 Paris. Imp. Arnous de Rivière et Ce, r. Racine, 26.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 4)

[4 juillet 1872.]

Travaux publics. — Dommages. — Travaux de voirie. — Gêne momentanée. — Suppression d'une place. — Abaissement du sol. — Accès non intercepté. — Matériaux et ateliers placés devant l'immeuble. — Trottoirs et bordures. — Pas d'indemnité. — (Ville de Paris contre Baudoin.) — *Demande d'indemnité rejetée par les motifs suivants : les travaux commencés en janvier ont été finis en juin : pendant ce temps, les accès de la maison occupée par le réclamant n'ont pas été interceptés : la maison n'ayant pas de porte cochère, le réclamant ne saurait se faire un grief de ce que l'établissement de trottoirs et de bordures ferait obstacle à l'accès des voitures jusqu'à l'entrée de ses magasins.*

Vu la requête présentée pour la ville de Paris, représentée par le préfet de la Seine et tendant à faire réformer un arrêté, du 28 janvier précédent, par lequel le conseil de préfecture de la Seine, saisi d'une demande en indemnité formée par le sieur Baudouin à raison du préjudice que lui auraient causé les travaux de voirie exécutés pour le percement de la rue Turbigo et des rues adjacentes, lui a alloué une somme de 3.000 francs sur le chef de la dite demande relatif au dommage résultant de l'accumulation de matériaux et de l'établissement des ateliers de l'entrepreneur au droit de la maison qu'il occupe rue Bailly, n° 7 ; ce faisant, attendu que si le sieur Baudouin a pu éprouver une certaine gêne pour accéder à la dite maison pendant la durée de l'exécution des travaux, il est néanmoins constant que les accès n'ont pas été supprimés; que la durée des travaux ne s'est pas prolongée au delà de six mois, et que la gêne momentanée apportée à l'industrie du sieur Baudouin ne constitue pas un dommage direct et matériel de nature à ouvrir droit à une indemnité; dire qu'aucune indemnité n'était due par la ville requérante au dit sieur Baudoin,

et le condamner aux frais d'expertise, de tierce-expertise et aux dépens;

Vu les observations en défense, portant recours incident, pour le sieur Baudouin, par lesquelles il conclut à ce que le pourvoi de la ville de Paris soit rejeté, à ce qu'elle soit condamnée à supporter les frais d'expertise, de tierce-expertise, et les dépens, et à ce que l'indemnité à laquelle il a droit soit fixée à la somme de 9.000 francs, ou tout au moins à celle de 5.000 francs, conformément aux propositions de son expert, attendu qu'un dommage direct et matériel lui a été causé : 1° par la suppression de la place du Vieux-Marché-Saint-Martin sur laquelle accédait autrefois l'immeuble qu'il occupe; 2° par l'abaissement du sol de la voie publique au droit de cet immeuble, et l'établissement de trottoirs et bordures qui empêchent les voitures d'arriver jusqu'à la porte d'entrée de ses ateliers; 3° et enfin par la gêne prolongée apportée à la circulation et à son industrie par les travaux de voirie et les dépôts de matériaux effectués devant ses dits ateliers;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Considérant qu'il est établi par l'instruction, d'une part, que les travaux de voirie exécutés par la ville de Paris, et à raison desquels le sieur Baudouin a réclamé une indemnité, ont été commencés au mois de janvier 1866 et achevés à la fin du mois de juin de la même année; et que, pendant la durée de ces travaux, les accès de la maison occupée par le sieur Baudouin n'ont pas été interceptés; d'autre part, que cette maison n'ayant pas de porte cochère, le sieur Baudouin ne peut se prévaloir de la circonstance que l'établissement de trottoirs et bordures le long de la voie publique, au droit de cet immeuble, ferait obstacle à l'accès des voitures jusqu'à l'entrée de ses magasins; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que la ville de Paris soutient qu'il n'était dû aucune indemnité au sieur Baudouin, ni à raison du dommage qu'il prétendait être résulté pour lui des modifications apportées dans l'état ancien du quartier Saint-Merry, ni à raison de la gêne momentanée que ces travaux ont pu occasionner à l'immeuble occupé par le sieur Baudouin. (Arrêté réformé dans sa disposition par laquelle il a alloué au sieur Baudouin une indemnité de 3.000 fr. Recours incident du sieur Baudouin rejeté. Le sieur Baudoin est condamné aux frais d'expertise et aux dépens.)

(N° 5)

[4 juillet 1872.]

Travaux publics. — Dommages. — Exhaussement de rue à Paris. — Maison en contre-bas. — Locataire. — Convention entre la ville et le propriétaire au sujet de l'indemnité. — Notification. — (Ville de Paris contre Ribal.) — *Une ville ne peut pas opposer au locataire d'un immeuble, placé en contre-bas de la voie publique par suite de travaux de voirie, la convention qu'elle aurait passée avec le propriétaire en vue de l'indemniser des dépenses de raccordement et d'aménagement intérieur destinés à faire disparaître tout préjudice pour le locataire. — Le locataire n'a été ni partie, ni appelé à intervenir à la convention, laquelle n'a pu porter atteinte, nonobstant tous actes de notification dont la ville se prévalait, au droit personnel du locataire contre la ville. — Celle-ci soutenait qu'elle était exonérée de toute responsabilité vis-à-vis du locataire à partir de la notification à lui faite de la convention et de la mise en demeure donnée au propriétaire d'avoir à exécuter les travaux. — Elle a été condamnée à payer au locataire une indemnité annuelle de* 600 *francs jusqu'à l'expiration de son bail, sauf à exercer tel recours que de droit contre le locataire* (*).

Vu la requête présentée pour la ville de Paris tendant à faire annuler un arrêté, du 18 novembre 1869, par lequel le conseil de préfecture du département de la Seine l'a condamnée à payer au sieur Ribal, fabricant de meubles, locataire d'une maison sise rue Traversière-Saint-Antoine, n° 53, pour réparation du préjudice causé à cet industriel par les travaux de voirie exécutés aux abords du boulevard Daumesnil, une indemnité annuelle de 600 francs, à partir de l'époque d'exécution de ces travaux, jusqu'à l'expiration de son bail, sur la justification que le dit bail continue de recevoir son exécution, et sauf tel recours que de droit de la part

(*) Sur le droit d'action directe appartenant aux locataires et sur la compétence entre ceux-ci et les propriétaires, voir un arrêté du 11 avril 1872 (Hergault), *Annales*, 1873, p. 776. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

de la ville contre la compagnie des chemins de fer de l'Est, propriétaire du dit immeuble; ce faisant, attendu que, postérieurement aux travaux de voirie exécutés par la ville, celle-ci a réglé amiablement vis-à-vis de la compagnie de l'Est le chiffre de l'indemnité due en raison du dommage causé à la maison occupée par le sieur Ribal et a payé de ce chef à la dite compagnie de l'Est une somme de 9.500 francs; que cette somme représentait la dépense à faire pour rétablir les accès de la maison, et exécuter les travaux de raccordement et d'aménagement intérieur de l'immeuble de nature à faire disparaître tout préjudice pour le locataire; qu'ainsi la ville de Paris ne pouvait être tenue d'indemniser le sieur Ribal que du dommage par lui souffert depuis l'exécution des travaux de voirie jusqu'à l'époque où le préfet de la Seine lui a régulièrement notifié la convention intervenue entre la compagnie de l'Est et la ville de Paris; et que celle-ci ne pouvait être déclarée responsable des dommages ultérieurs résultant de la négligence de la compagnie de l'Est, qui n'a pas exécuté les travaux de raccordement dont elle avait reçu le prix, nonobstant la mise en demeure à elle faite par le dit préfet de la Seine; dire, en conséquence, que la ville requérante ne doit indemniser le sieur Ribal que du trouble apporté à la jouissance et à son industrie pendant la période de deux ans écoulée entre l'époque d'exécution des travaux et la date de la notification faite à cet industriel de la convention intervenue entre la ville de Paris et la compagnie de l'Est; réduire, par suite, à 1.200 francs l'indemnité à laquelle il a droit, sauf à lui à poursuivre contre la compagnie de l'Est la réparation du préjudice résultant de la non-exécution par la dite compagnie des travaux de raccordement et de réparation nécessaires, et condamner le sieur Ribal aux dépens;

Vu les observations en défense présentées pour le sieur Ribal, le 14 décembre 1871, et tendant au rejet de la requête de la ville de Paris avec dépens, par le motif que la transaction intervenue entre la dite ville et la compagnie de l'Est est un contrat auquel il est resté étranger, et qui, dès lors, ne peut lui être opposé par la dite ville; qu'en actionnant la ville comme auteur des travaux de voirie qui ont occasionné les dommages dont il réclame la réparation, il n'a fait qu'user du droit qui lui appartenait en qualité de locataire; et qu'au surplus il est constant qu'aux termes mêmes de la convention invoquée par la ville, la compagnie de l'Est a déclaré n'agir qu'en sa qualité de propriétaire et a réservé expressément le droit de ses locataires de poursuivre la réparation du préjudice par eux souffert;

Vu la loi du 16 septembre 1807; la loi du 28 pluviôse an VIII; la loi du 21 juin 1865;

Considérant qu'à la suite de l'exécution des travaux de voirie effectués en 1867 pour le raccordement de la rue Traversière-Saint-Antoine avec l'avenue Daumesnil, l'immeuble sis au n° 53 de ladite rue appartenant à la compagnie des chemins de fer de l'Est, et habité par le sieur Ribal, a été placé à 1m,60 en contre-bas du sol de la nouvelle voie publique; qu'en présence de cet état de choses et du dommage direct et matériel causé à cet immeuble, une double demande en indemnité a été introduite contre la ville de Paris, d'une part, par la compagnie de l'Est, en qualité de propriétaire, et d'autre part, par le sieur Ribal agissant comme principal locataire; que, par convention amiable, du 4 septembre 1868, intervenue entre la ville de Paris et la compagnie de l'Est, l'indemnité due à celle-ci été fixée à la somme de 9.500 francs; qu'en ce qui concerne le sieur Ribal, la ville de Paris n'a contesté devant le conseil de préfecture ni l'existence du dommage, ni la fixation à la somme annuelle de 600 francs de l'importance du préjudice causé à cet industriel; qu'elle s'est bornée à soutenir que l'indemnité de 9.500 francs allouée à la compagnie de l'Est, représentant la dépense à faire pour rétablir les accès de la maison et exécuter les travaux nécessaires pour faire disparaître le préjudice, elle devait être exonérée de toute responsabilité vis-à-vis du sieur Ribal à partir du mois de juin 1869, époque où elle lui avait notifié la convention intervenue avec la compagnie de l'Est et la mise en demeure par elle donnée à cette compagnie d'avoir à exécuter les travaux de raccordement dont s'agit;

Mais considérant qu'il est constant que le sieur Ribal n'a pas été partie dans la convention précitée et n'a pas été appelé à y intervenir; que, dès lors, elle n'a pu porter atteinte, nonobstant les actes de notification dont se prévaut la ville réquérante, au droit personnel qu'il avait à faire valoir contre la dite ville pour le préjudice par lui souffert en qualité de locataire; qu'ainsi c'est avec raison que, par son arrêté attaqué, le conseil de préfecture de la Seine a condamné la ville de Paris à lui payer une indemnité annuelle de 600 francs jusqu'à l'expiration de son bail, tout en réservant le droit pour la dite ville d'exercer, si elle s'y croyait fondée, tel recours que de droit contre la compagnie de l'Est. (Rejet. Ville de Paris condamnée aux dépens.)

(N° 6)

[4 juillet 1872.]

Travaux publics. — Communes. — Voirie (grande). — Dommage. — Passage public et écoulement des eaux sous une voie ferrée. — Insuffisance alléguée par la commune. — Responsabilité. — (Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre la commune de Thenissey.) — *Une commune se plaint de ce qu'un passage sous voie, construit lors de l'établissement d'un chemin de fer, pour assurer l'écoulement des eaux et servir à la circulation publique, serait impropre à cette double destination par suite de son insuffisance et des sables ou détritus qui l'encombrent. — Dans l'espèce, en admettant même l'existence des inconvénients signalés, la compagnie du chemin de fer n'est pas responsable vis-à-vis de la commune. — Le passage-aqueduc a été construit par l'Etat suivant les plans déposés à l'enquête parcellaire* (L. du 3 mai 1841, titre II) : *il a été tenu compte de ces travaux dans le règlement des indemnités dues à la commune : les ouvrages ont été abandonnés à la commune qui en a eu l'entretien : ils n'ont pas été livrés à la compagnie comme dépendances du chemin de fer. — Annulation de l'arrêté qui avait mis la responsabilité à la charge de la compagnie.*

Vu la requête présentée pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, tendant à ce qu'il plaise annuler un arrêté, du 17 décembre 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Côte-d'Or a alloué à la commune de Thenissey : 1° une somme de 800 francs, à raison des dépenses spéciales de curage et d'entretien, qu'aurait imposée à la dite commune l'insuffisance des travaux exécutés, lors de l'établissement de la ligne de Paris à Lyon, pour assurer l'écoulement des eaux de la commune d'amont en aval de la dite ligne ; 2° une somme de 8.000 francs pour travaux destinés à assurer cet écoulement de façon à faire cesser les inconvénients que présente au point de vue de la circulation un passage sous voie établi à la même époque ; Ce faisant, attendu que les travaux dont s'agit, exécutés lors de la construction de la voie, l'auraient été par l'État ; qu'ainsi, la commune ne serait pas recevable à actionner la compagnie qui n'est devenue concession-

naire que postérieurement à leur achèvement; attendu que, du reste, la gêne ou les modifications apportées dans la circulation sur les chemins vicinaux par l'établissement d'un chemin de fer, ne sauraient ouvrir un droit à une indemnité; attendu, en tout cas, que la commune ayant accepté les travaux destinés à maintenir l'écoulement de ses eaux et la circulation sur ses chemins, ne serait recevable à réclamer aujourd'hui, pas plus de l'État que de la compagnie qui lui a succédé, ni une indemnité pour le prétendu dommage qu'elle aurait eu à supporter dans le passé, ni la modification de travaux arrêtés par l'autorité supérieure après enquête, ou une somme qui lui permît de modifier elle-même ces travaux; attendu, au surplus, en fait, que, d'une part, les communications seraient assurées par un passage à niveau, et, d'autre part, l'écoulement des eaux serait assuré également au moyen de l'aqueduc sous voie; que si l'État a consenti à donner à cet aqueduc des dimensions suffisantes pour y permettre la circulation des troupeaux et des voitures légères, et, au moyen de trottoirs, celle des piétons, le dit passage n'en est pas moins un aqueduc; que, dès lors, la commune ne saurait se plaindre de ce que l'eau y séjourne parfois; qu'au surplus, cet état de choses doit être imputé au défaut d'entretien et de curage par la commune, notamment du caniveau construit en aval de la ligne ferrée pour l'écoulement des eaux dont la pente serait suffisante s'il était tenu en bon état et si les habitants n'y établissaient pas des barrages; décharger la compagnie des condamnations prononcées contre elle, et condamner la commune de Thenissey aux dépens, y compris les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense présenté pour la commune de Thenissey, ensemble le recours incident présenté pour la dite commune tendant à ce qu'il plaise rejeter le pourvoi de la compagnie avec dépens, et déclarer recevable la demande d'indemnité de la commune, par le motif qu'il ne s'agirait pas d'ouvrages établis en dehors du chemin de fer et dont il n'aurait pas été fait remise aux concessionnaires; que, dès lors, ce serait à bon droit que la commune aurait actionné la compagnie; d'autre part, par le motif qu'aucune acceptation des travaux ne saurait être opposée à la commune qui se serait bornée, lors de l'enquête, à ne pas faire d'opposition à des projets qu'on lui représentait comme devant assurer la circulation, et qui aurait réclamé, dès 1851, contre les inconvénients résultant pour elle de ces travaux; ce faisant, attendu que, tout en étant destiné à l'écoulement des eaux, le passage sous voie aurait été construit pour assurer la circulation,

concurremment avec le passage à niveau souvent fermé; que le défaut de pente et l'insuffisance des travaux exécutés auraient eu pour effet de rendre ce passage impropre à cette destination, d'engendrer des maladies chez les bestiaux qui le traversent, de détériorer le sol communal et d'entraîner pour la commune des dépenses d'entretien des voies publiques et de curage; qu'il serait résulté pour elle de cet état de choses un préjudice dont la réparation lui serait due; déclarer fondée la demande d'indemnité formée par la commune contre la compagnie; mais attendu que le conseil de préfecture n'aurait alloué que des sommes insuffisantes, tant à titre de réparation des dommages subis dans le passé, que pour remédier à l'état de choses actuel et faire cesser le préjudice; allouer à la commune les conclusions prises par elle devant le conseil de préfecture, et condamner la compagnie de Lyon à tous les dépens, y compris les frais d'expertise, avec les intérêts des sommes allouées à partir du jour de la demande;

Vu la demande présentée par la commune de Thenissey devant le conseil de préfecture de la Côte-d'Or, à la date du 21 juillet 1867; la dite demande tendant à faire condamner la compagnie du chemin de fer de Lyon à payer à la commune : 1° 20.000 francs pour réparation du dommage que lui a causé le passage sous voie, depuis sa construction; 2° 30.000 francs pour faire les travaux nécessaires afin de remédier aux inconvénients signalés, si mieux n'aime la compagnie faire elle-même les travaux à ce destinés;

Vu le décret du 5 janvier 1852, approuvant la convention passée le 5 janvier 1852 pour la concession du chemin de fer de Paris à Lyon et le cahier des charges annexé à la dite convention;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que la demande d'indemnité formée par la commune de Thenissey est fondée sur le préjudice qui serait résulté pour elle de ce qu'un passage sous voie, construit lors de l'établissement de la ligne de Paris à Lyon, et dont le but devait être d'assurer l'écoulement des eaux de la commune interceptées par la voie, et de servir en même temps à la circulation concurremment avec un passage à niveau, serait impropre à cette double destination, par suite de l'insuffisance d'écoulement des eaux, dans ce passage et le caniveau qui y fait suite, et de l'accumulation de sable et de détritus qui en serait la conséquence;

Considérant que le passage-aqueduc dont s'agit, et le caniveau établi sur une longueur de 90 mètres, pour l'écoulement des eaux

en aval de la voie, ont été construits par l'Etat, en 1849, conformément aux plans déposés à l'enquête parcellaire, à laquelle il a été procédé aux termes du titre II de la loi du 3 mai 1841, et qu'il a été tenu compte de ces travaux dans le règlement des dédommagements auxquels la commune pouvait avoir droit par suite de l'établissement de la ligne;

Considérant que, depuis leur construction, les ouvrages dont s'agit ont été abandonnés à la commune qui en a eu l'entretien à sa charge; qu'ainsi ils n'étaient pas au nombre des travaux et dépendances du chemin de fer livré à la compagnie concessionnaire, en vertu du décret du 5 janvier 1852 ; que, dès lors, la compagnie ne saurait en aucun cas être responsable vis-à-vis de la commune de Thenissey, des inconvénients que présenterait l'aqueduc-passage dont s'agit; et que, dans ces circonstances, et en admettant même que ces inconvénients fussent de nature à ouvrir un droit à indemnité, la commune n'est pas recevable à diriger sa demande contre la compagnie. (Arrêté annulé; recours incident de la commune rejeté, commune condamnée aux dépens et aux frais d'expertise.)

(N° 7)

[4 juillet 1872.]

Travaux publics. — Dommage. — Inondation résultant de barrages établis par une compagnie de chemin de fer et interceptant les eaux d'un canal. — Indemnité. — Intérêts. — Procédure. — Expertise. — Tierce-expertise.— Régularité. — (Sieurs Bardu et Boudon.) — *Le fait que les experts, après avoir procédé ensemble, en présence des parties, ont dressé chacun séparément un rapport spécial sur l'affaire, n'entraîne pas la nullité de l'expertise.—Grief tiré contre la tierce-expertise de ce que le tiers-expert n'aurait pas appelé les parties à discuter avec lui et ne se serait pas mis en rapport avec les premiers experts.— Rejet : Le tiers-expert a pris connaissance des rapports des experts et les parties ont été informées du jour où elles pourraient lui soumettre leurs observations.*

Vu la requête présentée pour les sieurs Bardu et Boudon, entrepreneurs des travaux de construction du chemin de fer des Deux-

Charentes, dans la partie comprise entre Rochefort et Angoulême, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 15 janvier 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Charente-Inférieure les a condamnés solidairement avec la compagnie du chemin de fer précité à payer diverses sommes comme indemnité aux sieurs Cordier, Favre, Raud, Bourdajeau, Menant, Resseron, Moinier, Mulon et Forestier, à raison des dommages qui auraient été causés à ces derniers par l'exécution des travaux, et à supporter les frais d'expertise, et a admis, en outre, le recours en garantie dirigé contre eux par la compagnie; le dit recours fondé sur ce que l'arrêté attaqué a été rendu à la suite d'une expertise et d'une tierce-expertise irrégulières; qu'en effet, les experts, au lieu d'observer les dispositions des articles 302 et suivants du Code de procédure civile, ont procédé séparément et qu'ils ont dressé chacun un rapport spécial de l'affaire, où ils ont fait connaître leur opinion personnelle; que le tiers-expert n'a pas appelé les parties à discuter avec lui, et qu'il ne s'est pas mis en rapport avec les premiers experts; et attendu, au fond, que l'inondation, dont ont souffert les propriétés des sieurs Cordier et consorts, doit être attribuée à la situation naturelle des lieux et aux pluies abondantes de l'année 1866, les décharger des condamnations prononcées contre eux, et condamner, en outre, soit les sieurs Cordier et consorts, soit la compagnie des chemins de fer des Deux-Charentes, aux dépens, y compris les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense, contenant recours incident, pour les sieurs Cordier et consorts, tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours des entrepreneurs, attendu que l'observation des articles 302 et suivants du Code de procédure civile n'est pas exigée pour les expertises qui ont lieu en exécution de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807; que le tiers-expert a averti les parties de l'époque où il visiterait les lieux et commencerait ses opérations, et qu'ainsi elles ont été à même de lui présenter leurs observations; que le tiers-expert a reconnu que l'inondation dont ont souffert les réclamants a été causée par des barrages établis par les entrepreneurs pour intercepter les eaux du canal de ceinture des marais de Loire et de la grande Prée, et, statuant sur le recours incident, augmenter le chiffre de l'indemnité allouée par le conseil de préfecture, attendu que cette indemnité est insuffisante, ou la fixer tout au moins conformément aux propositions du tiers-expert; leur allouer, en outre, les intérêts de l'indemnité à laquelle ils ont droit; condamner, enfin, les requérants à tous les dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

En ce qui touche la régularité de l'expertise et de la tierce-expertise :

Considérant, d'une part, qu'il est établi par l'instruction que les experts ont procédé ensemble à la visite des lieux, en présence des parties; que s'ils ont dressé chacun séparément un rapport spécial sur l'affaire, cette circonstance ne saurait entraîner la nullité de l'expertise;

Considérant, d'autre part, que le tiers-expert constate dans son rapport qu'il a pris connaissance des opérations des experts, et qu'il résulte des documents du dossier que les parties ont été informées du jour où elles pourraient présenter leurs observations au tiers-expert; que, dans ces conditions, les griefs articulés par les requérants contre la régularité de l'expertise et de la tierce-expertise ne sont pas fondés;

Au fond :

Considérant, d'une part, qu'il résulte des documents du dossier et notamment de la tierce-expertise que la cause du dommage, dont ont souffert les sieurs Cordier et consorts doit être attribuée aux travaux exécutés par les entrepreneurs;

Considérant, d'autre part, que les sieurs Cordier et consorts ne justifient pas que l'indemnité qui leur a été allouée par le conseil de préfecture, à raison de ce dommage, soit insuffisante;

En ce qui touche les intérêts demandés par les sieurs Cordier et consorts :

Considérant que les sieurs Cordier et consorts ne justifient pas avoir demandé les intérêts de l'indemnité à laquelle ils ont droit antérieurement au 4 mai 1870, jour de l'enregistrement de leur recours incident; qu'il y a lieu, dès lors, de leur allouer ces intérêts à partir du dit jour. (Requête des sieurs Bardu et Boudon rejetée. Les sommes allouées porteront intérêt à partir du 4 mai 1870. Surplus des conclusions du sieur Cordier rejeté. Sieurs Bardu et Boudon condamnés aux dépens.)

(N° 8)

[4 juillet 1872.]

Travaux publics. — Voirie (grande). — Cours d'eau. — Dommage. — Gare d'eau concédée à un particulier. — (Compagnie de la gare

d'eau et des magasins généraux de Vaise.) — *Dragage par l'État. — Murs de la gare écroulés par suite du dragage. — Exhaussement téméraire de ces murs par le concessionnaire. — Frais de reconstruction. — Répartition de la responsabilité entre l'État et le concessionnaire.*

Vu le recours présenté pour le ministre des travaux publics, le 20 novembre 1871, et tendant à l'annulation d'un arrêté du 4 août précédent, par lequel le conseil de préfecture du Rhône a mis à la charge de l'État une partie des frais de reconstruction d'un mur écroulé de la gare d'eau de Vaise, le dit pourvoi fondé sur ce que la compagnie concessionnaire de la dite gare d'eau avait conclu avec l'État un traité au 1er juin 1864, aux termes duquel l'État devait draguer son bassin à un niveau déterminé et se chargeait de réparer les dommages qui pourraient résulter de ce travail; qu'en présence de ce traité la compagnie devait s'abstenir de toute opération qui pourrait augmenter les dangers du dragage; que, néanmoins, sans autorisation de l'administration, elle avait fait exhausser, sans même se conformer aux règles de l'art, le mur occidental de la gare d'eau, et que, dès lors, elle ne pouvait plus se prévaloir du traité précité pour demander le remboursement des frais de reconstruction des parties du mur qui auraient résisté au dragage sans l'exhaussement indûment opéré;

Vu l'arrêté attaqué par lequel le conseil de préfecture laisse à la charge de la compagnie les frais de reconstructien évalués 8.936f,30, d'un mur écroulé par une faute à elle imputable et, pour le surplus de la dépense fixée à 64.700 francs, décide que l'État en remboursera les trois quarts, mais en laissant à la charge de la compagnie l'excédant de dépense qu'ont entraîné les modifications par elle apportées aux dispositions primitives des murs écroulés, le décompte de cet excédant à régler par les ingénieurs des ponts et chaussées, sauf recours au conseil de préfecture en cas de contestation;

Vu le mémoire en défense présenté pour la compagnie des magasins généraux et de la gare de Vaise, le 18 mars 1872, et tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par le motif que les travaux d'exhaussement qu'elle a opérés au mur occidental de son bassin ont été exécutés conformément aux règles de l'art et ont été sans influence sur les éboulements qui proviennent uniquement des affouillements qui se sont produits sous les fondations exposées à l'action des eaux par suite des dragages effectués le long du dit mur;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Considérant qu'aux termes de la convention du 1er juin 1864, l'État s'était engagé, vis-à-vis de la compagnie concessionnaire de la gare d'eau de Vaise, à curer et déblayer le bassin qui lui appartient à une profondeur déterminée, s'était reconnu responsable des dégradations que les ouvrages dépendant de la gare d'eau pourraient éprouver par suite de l'exécution de ce travail et s'était engagé à faire, le cas échéant, les réparations nécessaires; qu'il résulte de l'instruction que les dragages exécutés dans la gare d'eau, en vertu de cette convention, ont eu pour résultat de mettre le plafond du bassin à $1^{m},70$ environ au-dessous du niveau des ouvrages destinés à maintenir les fondations des murs et de porter ainsi une atteinte sérieuse à leur solidité : 1° en déchaussant les fondations; 2° en diminuant la force de résistance du talus sur lequel elles étaient assises; 3° en favorisant les affouillements; que l'administration, qui avait exécuté en 1864 et en 1865 la partie des dragages qui longe le mur occidental du bassin, n'avait pris, en décembre 1867, époque où une partie de ce mur s'est écroulée, aucune des mesures qui auraient pu lui rendre la solidité qu'il avait perdue; que, si la compagnie avait eu le tort d'exhausser une partie de ce mur dans des conditions qui n'étaient pas conformes aux règles de l'art et avait ainsi hâté le moment d'un accident que les travaux exécutés par l'État rendaient inévitable, le conseil de préfecture a tenu compte de cette circonstance en laissant à sa charge une partie des frais de reconstruction et que le ministre ne justifie pas que la répartition qu'il a faite de ces frais ne soit pas en rapport avec la responsabilité qui incombe tant à l'État qu'à la compagnie. (Rejet. L'État condamné aux dépens.)

(N° 9)

[18 juillet 1872.]

Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Basses-Alpes. — Syndicat. — Taxes. — Quotité. — Degré d'intérêt. — Quart du revenu. — Sursis. — (Sieurs Eyglument, Hugues et autres.) — *Aux termes de l'article* 11 *du décret du 4 thermidor an XIII, relatif à la construction et à l'entretien, dans le département des Hautes-Alpes, des digues et ouvrages d'art destinés à garantir les propriétés des dommages que*

peuvent occasionner les rivières non navigables ou torrents, décret rendu applicable au département des Basses-Alpes par le décret du 16 *septembre* 1806 (*), *nul propriétaire ne peut être taxé dans le cours de l'année au delà du quart de son revenu net, déduction faite de toutes les autres impositions. — Aux termes de l'article* 9, *le montant des travaux est réparti entre les intéressés, à raison du degré d'intérêt de leurs propriétés. — Le revenu net, dont le quart ne saurait être dépassé, suivant l'article* 11, *doit s'entendre, non du revenu de toutes les propriétés appartenant aux propriétaires imposés, mais seulemennt du revenu des terrains, à raison desquels chaque propriétaire est compris dans l'association syndicale. — Toute autre interprétation substituerait aux bases légales, pour l'assiette des taxes, une appréciation fondée sur des éléments étrangers aux intérêts des contribuables. — Mission donnée aux experts en ce sens. — En matière de taxes pour le payement des travaux exécutés par une association syndicale, peut-il être accordé un sursis aux poursuites ? — Dans l'espèce, le préfet ayant suspendu le recouvrement jusqu'à concurrence de moitié des sommes restant dues, on décide qu'il n'y a pas lieu d'ordonner le sursis pour le surplus des taxes* (**).

Suite de l'arrêt du 6 janvier 1869 (*Eyglument*), *Ann.*, 1869, p. 263,

Vu la requête présentée par les sieurs Eyglument, Hugues et autres, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 29 juillet précédent, par lequel le conseil de préfecture des Basses-

---

(*) La minute de l'arrêt indique la date de 1805. Mais, dans les pièces du dossier, ce décret porte celle de 1806, qui se trouvait également dans des arrêts antérieurs. — Voir un arrêt du 20 février 1868 (Piolle), *Annales*, 1868, p. 1076, déclarant encore en vigueur les décrets des 4 thermidor an XIII et 16 septembre 1806; et un autre arrêt du 13 mai 1869 (Digues de Saint-Clément), *Annales*, 1869, p. 987. Dans cette affaire, un décret du 5 décembre 1861, en réorganisant le syndicat, l'avait soustrait au décret de l'an XIII pour le placer sous le régime de la loi du 16 septembre 1807, qui est le droit commun. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

(**) Pour la différence, en ce qui touche la nécessité de la production de la quittance des termes échus, entre les contributions directes payables par douzièmes et les taxes assimilées, exigibles en un seul payement, auxquelles l'article 27 de la loi du 21 avril 1832 est inapplicable, voir un arrêt du 4 mai 1870 (Coti), *Annales*, 1872, p. 128. — L'acquittement des taxes avant toute réclamation et sans réserves ne constitue pas un acquiescement et ne rend pas non recevable la réclamation formée dans le délai de trois mois. Voir un arrêt du 22 février 1866 (ville d'Estaires), *Annales*, 1867, p. 83. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

Alpes a ordonné, avant de statuer sur la demande des requérants tendant à obtenir réduction des taxes auxquelles ils ont été imposés sur le rôle de l'association syndicale de Bléone, qu'il serait procédé à une expertise contradictoire à l'effet de déterminer le quart du revenu net de toutes les propriétés appartenant aux requérants;

Ce faisant, attendu que l'article 11 du décret du 4 thermidor an XIII, en vertu duquel a été constituée l'association syndicale, prescrit que nul propriétaire ne pourra être taxé dans le cours d'une année au delà du quart de son revenu net, déduction faite de toutes les autres impositions; que cet article doit évidemment être entendu en ce sens que l'imposition ne peut dépasser le quart du revenu des propriétés intéressées à l'exécution des travaux; attendu, en outre, que le conseil de préfecture a omis à tort de statuer sur les conclusions des requérants tendant à faire ordonner la suspension des poursuites exercées pour le recouvrement des taxes jusqu'à ce qu'il ait été prononcé définitivement sur leurs réclamations; dire que l'expertise ne portera que sur les propriétés comprises dans le périmètre de l'association et ordonner la suspension de toutes poursuites;

Vu le mémoire en défense présenté par le syndicat de la Bléone, tendant au rejet du pourvoi, par le motif: 1° que l'interprétation donnée par l'arrêté attaqué à l'article 11 du décret du 4 thermidor est conforme à l'esprit comme au texte du dit décret qui n'a entendu que restreindre la charge annuelle incombant aux propriétaires peu aisés; que le système soutenu par les auteurs du pourvoi aurait pour conséquence d'exonérer presque complétement de toute contribution les graviers qui retirent cependant des travaux une augmentation de valeur considérable; 2° qu'il n'appartenait pas au conseil de préfecture d'ordonner la suspension des poursuites;

Vu les observations du ministre des travaux publics desquelles il résulte que le préfet a suspendu le recouvement de moitié des sommes restant dues par les réclamants;

Vu le décret rendu au contentieux le 6 janvier 1869 et portant que les sieurs Eyglument et autres sont renvoyés devant le conseil de préfecture pour y être statué, après expertise, sur le chef de leur réclamation fondé sur ce que la contribution, à laquelle ils ont été imposé sur le rôle émis, le 18 septembre 1866, pour le payement des travaux exécutés pour le syndicat de la Bléone, excéderait le maximum déterminé par l'article 11 du décret du 4 thermidor an XIII;

Vu le décret du 4 thermidor an XIII, relatif à la construction et

à l'entretien, dans le département des Hautes-Alpes, des digues et ouvrages d'art destinés à garantir les propriétés des dommages que peuvent occasionner des rivières non navigables ou torrents et notamment l'article 11 portant: « Nul propriétaire ne pourra être « taxé pour ses contributions aux travaux, dans le cours d'une « année, au delà du quart de son revenu net, déduction faite de « toutes les autres impositions; »

Vu le décret du 16 septembre 1806, qui rend applicable au département des Basses-Alpes le décret ci-dessus visé ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 14 floréal an XI;

En ce qui concerne les bases de l'expertise :

Considérant qu'aux termes de l'article 2 de la loi du 14 floréal an XI, lorsqu'il s'agit de travaux de défense contre les cours d'eau non navigables ni flottables, la quotité de la contribution de chaque intéressé doit être relative au degré d'intérêt qu'il aura aux travaux à effectuer; que l'article 9 du décret du 4 thermidor an XIII ci-dessus visé porte que le montant de l'adjudication des travaux exécutés par les syndicats sera réparti entre les intéressés, à raison du degré d'intérêt de leurs propriétés; que l'article 11, pour ménager ler forces des contribuables, a disposé que la taxe ne pourrait dépasser chaque année le quart de leurs revenus nets; que les revenus dont il s'agit ne peuvent être que ceux des terrains, à raison desquels ils sont compris dans l'association syndicale; que toute autre inteprétation substituerait, pour l'assiette des taxes, aux seules bases admises par les dispositions de loi et de décret précitées, une appréciation fondée sur des éléments complétement étrangers à l'intérêt des imposés à l'exécution des travaux; qu'ainsi les requérants sont fondés à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture, chargé de vérifier si les taxes auxquelles ils ont été imposés ne dépassent pas le maximum fixé par l'article 11 précité, a prescrit aux experts de rechercher quel était le quart du revenu net de toutes les propriétés appartenant aux requérants;

Sur les conclusions des requérants tendant à faire ordonner qu'il sera sursis à toutes poursuites pour le recouvrement des taxes jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur leurs demandes en réduction :

Considérant que, des renseignements fournis par le ministre des travaux publics, il résulte que le préfet a suspendu le recouvrement de ces taxes jusqu'à concurrence de moitié des sommes restant dues par les réclamants et que, dans les circonstances de l'affaire, il n'y a pas lieu d'ordonner le sursis en ce qui concerne

le surplus de ces taxes. (Les experts nommés par l'arrêté évalueront le quart du revenu net des propriétés appartenant aux requérants, comprises dans le périmètre du syndicat. Arrêté infirmé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 10)

[19 juillet 1872.]

Travaux publics. — Communes. — Chemins vicinaux. — Extraction de matériaux. — Carrière. — Inobservation par l'entrepreneur des formalités prescrites. — Action en indemnité. — Compétence. — Conflit négatif. — Règlement. — Non-lieu à statuer. — (Sieur Prigione.) — *Lorsqu'un entrepreneur a extrait des matériaux d'une carrière, sans avoir fait au préalable au propriétaire, conformément à l'article* 17 *de la loi du* 21 *mai* 1836 *et dix jours avant l'occupation, la notification de l'arrêté préfectoral qui l'aurait autorisé à cet effet, le conseil de préfecture est incompétent pour statuer sur le règlement des indemnités qui peuvent être dues au propriétaire. (Dans ces circonstances, l'auteur des extractions ne peut se prévaloir vis-à-vis du propriétaire de sa qualité d'entrepreneur de travaux publics)* (*). *Après avoir déclaré que le conseil de préfecture s'est avec raison, dans l'espèce, déclaré incompétent, la commission provisoire, en présence de l'institution du tribunal des conflits par la loi du* 24 *mai* 1872, *décide qu'il n'y a plus lieu pour elle à statuer sur les conclusions de la partie relatives au règlement du conflit négatif résultant de la déclaration d'incompétence de la juridiction administrative, d'une part, et de deux arrêts de Cour d'appel, d'autre part. — Quoique la commission chargée de remplacer le Conseil d'État doive continuer ses fonctions jusqu'à l'installation du nouveau Conseil* (art. 30, L. du 24 mai 1872), *il résulte de l'article* 28 *que,*

(*) Voir un arrêt du 5 mai 1869 (Dufau), *Annales*, 1869, p. 835, et les arrêts cités en note, M. Aucoc, *Conférences*, t. II, n°s 750, 751. Décidé de même, dans le cas où l'entrepreneur a extrait de la carrière désignée par l'administration, des matériaux qui n'ont pas été employés à la confection de l'ouvrage public dont ils étaient chargés. Voir un arrêt du 23 mars 1870 (Baussan), *Annales*, 1871, p. 578. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

en ce qui concerne les conflits, la décision est réservée au Tribunal des conflits institué par cette loi.

Vu les requêtes présentées pour le sieur Prigione, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 26 juillet 1870, par lequel le conseil de préfecture de la Corse s'est déclaré incompétent pour statuer sur l'action en indemnité formée par le requérant contre le sieur Mariani, entrepreneur des travaux de construction du pont communal de Barrado, à raison de fouilles pratiquées par ce dernier dans une carrière dont le requérant est adjudicataire ; ce faisant, renvoyer le requérant devant le dit conseil de préfecture, pour être statué au fond ce qu'il appartiendra sur l'action dont s'agit ; subsidiairement, et pour le cas où le Conseil d'État déclarerait que c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent, attendu que par arrêts des 26 juillet 1869 et 28 mars 1870, la Cour de Bastia se serait déclarée incompétente pour connaître du même litige pendant entre les parties, statuer sur le conflit négatif qui résulterait de la déclaration d'incompétence de l'autorité administrative, d'une part, et des deux arrêts precités, d'autre part ; déclarer non avenus les dits arrêts ; condamner dans tous les cas le sieur Mariani aux dépens ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 21 mai 1836, article 17 ;

Vu l'ordonnance du 12 décembre 1821, article 8 ;

Vu la loi du 24 mai 1872 portant réorganisation du Conseil d'État ;

Considérant que l'action intentée par le sieur Prigione contre le sieur Mariani a pour objet de faire condamner le dit sieur Mariani à des dommages-intérêts à raison du préjudice qui aurait été causé au sieur Prigione par les extractions de matériaux faites par le sieur Mariani dans la carrière de la Rostonica dont le requérant est adjudicataire ;

Considérant que les fouilles exécutées par le sieur Mariani dans la dite carrière ont été entreprises sans que le sieur Mariani ait rempli les formalités prescrites en pareil cas ; qu'il n'est pas contesté notamment que le sieur Mariani ait occupé la carrière, sans avoir fait au préalable au sieur Prigione, conformément à l'article 17 de la loi du 21 mai 1836, et dix jours avant cette occupation, la notification de l'arrêté préfectoral qui l'avait autorisé à extraire des matériaux dans la carrière de la Rostonica ; que, dans ces circonstances, le sieur Mariani ne pouvait se prévaloir vis-à-vis du sieur Prigione de sa qualité d'entrepreneur de travaux publics,

et que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Corse s'est déclaré incompétent pour connaître de l'action dont s'agit et a renvoyé les parties à se pourvoir devant qui de droit;

En ce qui touche les conclusions du sieur Prigione tendant à ce que le Conseil d'État statue sur le conflit négatif qui résulterait de la déclaration d'incompétence de l'autorité administrative, d'une part, et de deux arrêts de la Cour de Bastia, en date des 26 juillet 1869 et 28 mars 1870; d'autre part :

Considérant qu'aux termes des articles 25 et 27 de la loi du 24 mai 1872, portant réorganisation du Conseil d'État, les conflits d'attribution entre l'autorité administrative et l'autorité judiciaire doivent être réglés désormais par un tribunal spécial devant lequel il sera procédé conformément à la loi du 4 février 1850 et au règlement du 28 octobre 1849; et que si, d'après l'article 30 de la même loi, la commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'État doit continuer ses fonctions jusqu'à l'installation du nouveau Conseil, il résulte de l'article 28 que, en ce qui concerne les conflits d'attributions, la décision est réservée au tribunal institué par la dite loi; que, dès lors, il n'y a pas lieu de statuer sur les conclusions du sieur Prigione, relatives au conflit négatif qui résulterait de la déclaration d'incompétence de l'autorité administrative, d'une part, et de deux arrêts de la Cour de Bastia, en date des 26 juillet 1869 et 28 mars 1870, d'autre part. (Rejet. Dépens réservés.)

(N° 11)

[19 juillet 1872.]

Travaux publics. — Décompte. — Endiguement de la rive gauche du Var. — Mise en régie. — Demande de résiliation. — Indemnités.— Conditions générales du 25 *août* 1833 — (Sieurs Sarlin et Rabattu.) *— Demande en résiliation fondée sur la prolongation de l'entreprise au delà du terme stipulé sur l'augmentation des salaires, article* 39 *des conditions générales de* 1833 (*), *et sur les précautions hygiéniques imposées par l'administration à raison de fièvres imprévues. — Rejet: le délai n'était qu'une simple indication n'engageant pas*

(*) Article 33 des clauses et conditions du 16 novembre 1866.

l'administration : pas d'augmentation notable des prix. — Mise en régie. — Prétendue inobservation des formes, article 21 des conditions générales (*). — Arrêtés de régie proposés par les ingénieurs et approuvés par un conseiller de préfecture, délégué par le préfet.— Travaux suspendus pour cause de défaut de payement.—Le défaut de payement motivé sur l'absence de fonds disponibles ne peut autoriser l'entrepreneur à suspendre ses travaux, article 34 des conditions générales (**). — Omission dans le décompte des mètres cubes des perrés par suite d'une erreur de calcul. — Indemnités pour crues et avaries. — Omission d'une gare d'évitement emportée par les eaux. — Cube des remblais, — Supplément de transport. — Substitution de perrés en pierres sèches à des murs de soutènement, mais avant l'adjudication. — Augmentation des remblais et des distances à parcourir, prévue par l'entrepreneur. — Nivellement de bassins de colmatage. — Remblais pris volontairement par l'entrepreneur dans un endroit autre que celui du devis : pas d'indemnité, article 11, conditions générales (***).— Lieu et profondeur d'extraction des remblais fixés par l'administration conformément au droit que lui donnait le devis. — Erreur de prix sur les blocs d'enrochement. — Fourniture en dehors de l'entreprise par traité spécial. — Application de l'article 10 des conditions générales (****) qui oblige l'entrepreneur à fournir à ses frais les magasins, équipages, voitures, ustensiles et outils de toute espèce, sauf les exceptions stipulées au devis. — Longueur et pose d'une voie ferrée devant être remise à l'entrepreneur. — Appréciation de la valeur d'appareils de chargement. — Reprise d'une grue à vapeur par l'État. — Demande de plus-value pour rails dits Brunel ayant un poids supérieur à celui prévu au devis. — Acquisition non autorisée par les ingénieurs, article 14, conditions générales (*****). — Prix de reconstruction d'un aqueduc. — Prix de déblais. — Déblais employés en remblais. — Rejointoiement en mortier hydraulique. —Moulage, en béton de chaux hydraulique, du couronnement des perrés. — Dommage résultant de crues. — Perte de matériel et outils. —

(*) Article 35 nouveau.

(**) Article 49 nouveau. Ce défaut de payement n'ouvre pas non plus le droit à indemnité. Voir un arrêt du 4 juillet 1872 (Monet), *Annales*, 1873, p. 857. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

(***) Article 42 nouveau.

(****) Article 18 nouveau.

(*****) Article 23 nouveau.

Répartition des frais d'expertise. — Application du rabais de l'adjudication aux ouvrages et fournitures prescrits au devis et réglés d'après les prix du bordereau ou par analogie avec ces prix, à l'exclusion des allocations qui constituent des prix nouveaux en dehors des prévisions du devis. — Intérêts alloués à partir du délai de garantie, article 34, § 3, conditions générales (*), — *Mise en état de réception définitive.*

Vu : 1° la requête présentée pour les sieurs Sarlin et Rabattu, entrepreneurs des travaux d'endiguement de la rive gauche du Var dans la partie comprise entre le vallon de Comba et la mer, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du conseil de préfecture des Alpes-Maritimes, du 16 avril 1868, dans celles de ses dispositions qui ont rejeté la demande qu'ils avaient formée en résiliation de leur entreprise et en allocation de diverses indemnités ; ce faisant, attendu que les travaux qu'ils s'étaient engagés à exécuter ont été mis en régie le 15 mai 1866, sans que les formes exigées par l'article 21 des clauses générales des travaux des ponts et chaussées aient été suivies ; que les prescriptions des arrêtés de mise en demeure, du 23 avril 1866, proposés par les ingénieurs et simplement approuvés par un conseiller de préfecture, délégué du préfet, étaient d'ailleurs en contradiction avec l'article 67 du devis de l'entreprise et que la nullité de la régie, qui en serait la conséquence, donnerait aux requérants le droit de demander la résiliation de leur marché ; attendu, en outre, que l'insuffisance des crédits alloués aurait eu pour effet de prolonger l'entreprise au delà du délai qui aurait été stipulé ; attendu, enfin que, par suite de l'élévation des salaires causée par des fièvres imprévues et des précautions hygiéniques imposées par l'administration, les sieurs Sarlin et Rabattu auraient, par application de l'article 39 des clauses générales des travaux des ponts et chaussées, le droit d'obtenir la résiliation de leur marché à raison de l'augmentation notable des prix ; prononcer la résiliation au profit des entrepreneurs, leur allouer, avec les intérêts, à partir du 15 mai 1866, jour de la demande formée par eux devant le conseil de préfecture : 1° 58.534 francs pour remboursement des frais d'installation et de découverte non amortis à la carrière de la Gaude ; 2° 276.857f,80 à raison de l'augmentation des salaires ; 3° 212.925f,43 pour frais généraux perdus ; 4° 70.000 francs pour la reprise du matériel ; 5° 200.000 francs pour indemnité de résiliation ;

(*) Article 49 nouveau.

6° 148.500 francs pour restitution de leur cautionnement, et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du ministre des travaux publics, du 13 avril 1869, et tendant au rejet de la requête par les motifs que la nullité de la régie, dans le cas où elle serait prononcée, ne donnerait point aux entrepreneurs le droit de demander la résiliation de leur marché ; qu'au surplus la mise en régie a été régulièrement et valablement prononcée, les arrêtés de mise en demeure ne présentant aucun vice de forme et leurs prescriptions n'étant point en contradiction avec les stipulations du devis ; qu'aucun article du cahier des charges ne fixait d'une manière absolue le délai d'exécution des travaux ; qu'enfin les prix courants du pays n'avaient point éprouvé d'augmentation notable depuis le jour de l'adjudication ;

Vu : 2° la requête présentée pour les sieurs Sarlin et Rabattu, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du conseil de préfecture des Alpes-Maritimes, du 2 février 1870, dans celles de ses dispositions qui ont rejeté diverses réclamations qu'ils avaient formées contre le décompte de travaux exécutés par eux pour l'endiguement de la rive gauche du Var, avant la mise en régie de leur entreprise ; ce faisant, allouer en premier lieu aux requérants, en sus des sommes portées au décompte et de celles qui leur ont été accordées par le conseil de préfecture : 1°... (voir dans les motifs de l'arrêt la série des chefs de réclamation formulés), intérêts à partir du 15 mai 1866, jour de la demande, subsidiairement à partir du 1er juin 1867, jour auquel la réception définitive des travaux aurait pu avoir lieu ; condamner enfin l'État en tous les dépens ;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics, le 21 février 1872, et tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter les conclusions du pourvoi, à l'exception de celle relative à l'omission de $46^{mc},28$ de perrés entre les hectomètres 114 et 114 *bis*, et statuant sur le recours que le dit ministre déclare former reconventionnellement contre l'arrêté attaqué, annuler la disposition par laquelle cet arrêté a alloué aux sieurs Sarlin et Rabattu, en sus des sommes portées au décompte, une somme de $2.701^{f},20$ pour le rejointoiement des moellons artificiels des perrés ;

Vu : 3° le recours formé par le ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer l'arrêté précité du conseil de préfecture des Alpes-Maritimes, du 2 février 1870, dans celle de ses dispositions par laquelle cet arrêté a décidé que l'État serait tenu de reprendre aux sieurs Sarlin et Rabattu une grue à

vapeur, au prix de 25.000 francs, bien que les ingénieurs n'aient jamais autorisé les entrepreneurs à employer cet appareil à la place des grues prescrites au devis ; réformer en second lieu la disposition du même arrêté qui a mis à la charge de l'État la totalité des frais d'expertise ; ce faisant, dire que les frais dont s'agit seront partagés entre les parties ; dire enfin que le rabais consenti par les sieurs Sarlin et Rabattu portera sur les diverses indemnités qui leur ont été allouées, à l'exception de l'indemnité de 2.572f,57 pour moulage, en béton de chaux hydraulique, du couronnement des perrés, attendu que les éléments des indemnités dont il s'agit sont extraits du bordereau des prix ;

Vu le mémoire en défense présenté par les sieurs Sarlin et Rabattu, tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours, attendu que c'est avec l'assentiment des ingénieurs, et par suite de circonstances impérieuses que la grue à vapeur dont il s'agit a été substituée aux grues prescrites au devis ; attendu, en ce qui touche les frais d'expertise, que c'est l'insuffisance du décompte qui a rendu la dite expertise nécessaire, et attendu en ce qui touche l'application du rabais de l'adjudication que ce rabais ne saurait porter sur les prix des travaux exécutés en régie ou non prévus au devis, et condamner l'État eux dépens ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant que les pourvois ci-dessus visés sont connexes ; que, dès lors, il y a lieu de les joindre pour y statuer par un seul décret ;

En ce qui touche l'arrêté du conseil de préfecture, du 16 avril 1868 ;

En ce qui concerne la demande des sieurs Sarlin et Rabattu, tendant à obtenir la résiliation de leur entreprise ;

Sur le moyen tiré de la prolongation de l'entreprise au delà du terme qui aurait été stipulé :

Considérant que si l'article 67 du cahier des charges porte que le délai de l'entreprise sera probablement de deux ans, il résulte des termes mêmes de cet article que l'administration n'a voulu donner qu'une simple indication aux entrepreneurs et n'a contracté vis-à-vis d'eux aucune obligation ;

Sur le moyen tiré de l'augmentation des salaires qui aurait été causée par des fièvres imprévues et des précautions hygiéniques imposées par l'administration :

Considérant qu'aux termes de l'article 39 des clauses générales des travaux des ponts et chaussées, pour que les entrepreneurs aient le droit d'obtenir la résiliation de leur marché à raison de

l'augmentation notable des prix, il faut que cette augmentation soit survenue pendant le cours de l'entreprise; qu'il résulte de l'instruction que les prix courants du pays n'ont pas éprouvé d'augmentation notable depuis le jour de l'adjudication ;

Sur le moyen tiré de la nullité de la mise en régie :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les sieurs Sarlin et Rabattu, après avoir été mis en demeure de continuer leurs travaux dans un bref délai, les ont complétement suspendus; que le défaut de payement motivé par l'absence de fonds disponibles ne pouvait, aux termes de l'article 34 des clauses et conditions générales, autoriser cette suspension; que, d'ailleurs, les formes prescrites par l'article 21 des dites clauses ont été suivies, que notamment les arrêtés de mises en demeure proposés par les ingénieurs ont été approuvés par le conseiller de préfecture, délégué du préfet, et qu'ainsi les conséquences de la régie doivent demeurer à la charge des entrepreneurs;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que les sieurs Sarlin et Rabattu ne sont point fondés à demander la résiliation de leur marché et que les indemnités réclamées par eux en conséquence de cette demande ne leur sont pas dues;

En ce qui touche l'arrêté du conseil de préfecture, du 2 février 1870 :

Sur les conclusions des requérants tendant à ce qu'il leur soit alloué une somme de 469f,13, pour omission de 46mc,28 de perrés entre les hectomètres 114 et 114 *bis :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas d'ailleur contesté que 38mc,90 de perrés ont été mis par suite d'une erreur de calcul dans le métré dressé le 13 avril 1863 ; que le prix porté au devis est de 12f,06 par mètre cube, et que, dès lors, il y a lieu d'allouer sur ce point aux requérants une somme de 469f,13;

Sur les conclusions des requérants tendant à ce qu'il leur soit alloué une somme de 3.784f,59 pour omission, dans le règlement de l'indemnité qui leur a été accordée par le conseil de préfecture pour crues et avaries, d'une gare d'évitement située à l'hectomètre 140 et emportée par les eaux du Var :

Considérant que cette demande n'est pas justifiée et que, dès lors, il y a lieu de la rejeter;

Sur les conclusions des requérants tendant à ce qu'il leur soit alloué : 1° une somme de 1.674f,50 pour supplément de transport à raison de l'augmentation du cube des remblais motivée par la suppression des murs du vallon de Comba; 2° une somme de

4.086f,63 pour supplément de transport à raison de l'augmentation du cube des remblais pour les digues de l'affluent de Saint-Sauveur ; 3° une somme de 2.676f,96 pour les remblais du vallon de Manda ; 4° une somme de 4,116f,19 pour les remblais du vallon de Darbezy :

Considérant que si, par suite d'une décision de l'administration supérieure, des perrés en pierres sèches ont remplacé des murs de soutènement, cette substitution a eu lieu avant l'adjudication ; qu'ainsi les sieurs Sarlin et Rabattu ont pu se rendre compte des conditions nouvelles qui leur étaient imposées et qui devaient avoir pour effet, le prix des remblais restant le même, d'augmenter à la fois ces remblais et les distances à parcourir ;

Considérant qu'aux termes de l'article 11 du cahier des clauses et conditions générales ci-dessus visé et auquel les requérants ont déclaré se soumettre, l'entrepreneur ne peut, sous aucun prétexte, revenir sur les prix par lui consentis; qu'aux termes de l'article 42 du devis il ne peut non plus rien réclamer, quelle que soit la distance à laquelle il peut être obligé d'aller emprunter les remblais; qu'ainsi les requérants ne sont pas fondés à demander, de ce chef, un supplément de prix ;

Sur les conclusions des requérants tendant à ce qu'il leur soit alloué une somme de 8.498f,58 pour nivellement des bassins de colmatage :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les sieurs Sarlin et Rabattu, au lieu de se conformer aux dispositions de l'article 24 du devis qui leur prescrivait de prendre les remblais de la grande digue dans le lit du Var, ont volontairement pris ces remblais dans les bassins de colmatage, pour éviter les difficultés que présentait le cours torrentueux du fleuve ; que si une augmentation des distances et des prix de revient en a été la conséquence, aucune indemnité n'est due aux requérants, par application de l'article 11 des clauses et conditions générales et de l'article 42 du devis ;

Sur les conclusions des requérants tendant à ce qu'il leur soit alloué une somme de 15.205 francs pour supplément de prix, à raison de 30.410 mètres cubes de déblais extraits des bassins de colmatage et employés aux remblais pour les levées de ces bassins entre les vallons de Comba et de Manda.

Considérant que les requérants soutiennent que pour extraire les cubes de déblais dont il s'agit, ils ont dû, conformément aux ordres de l'administration, exécuter un travail qui consistait plutôt dans l'aplanissement des crêtes du sol des bassins de colmatage

que dans des fouilles proprement dites ; qu'ils réclament en conséquence une indemnité à raison de l'augmentation de dépenses qu'aurait entraînée pour eux un pareil mode d'extraction ;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 42 du devis, l'administration a le droit de fixer elle-même les points des bassins de dépôt où les remblais pourront être pris et la profondeur d'extraction; que, dès lors, aucune indemnité n'est due, de ce chef, aux entrepreneurs;

Sur les conclusions des requérants tendant à ce qu'il leur soit alloué une somme de 1.599f,50 pour erreur de prix sur des blocs d'enrochement fournis par eux en régie :

Considérant que la fourniture dont il s'agit est étrangère à l'entreprise des sieurs Sarlin et Rabattu, qu'elle a été faite en vertu d'un traité spécial, que le prix en a été réglé conformément à ce traité et que par suite les requérants ne sauraient être admis à en contester les bases à propos du décompte général de leur entreprise ;

Sur les conclusions des requérants tendant à ce qu'il leur soit alloué une somme de 24.588f,68 pour la pose et le remaniement de la voie ferrée :

Considérant qu'aux termes de l'article 10 des clauses et conditions générales « l'entrepreneur est tenu de fournir à ses frais les magasins, équipages, voitures, ustensiles et outils de toute espèce, sauf les exceptions stipulées au devis; »

Considérant que ces exceptions sont prévues par l'article 71 du devis, lequel détermine la longueur de la voie ferrée qui sera remise à l'entrepreneur, et par l'article 71 *bis* qui met la pose de cette longueur de voie à la charge de l'administration;

Considérant qu'en dehors de cette première pose les travaux provisoires d'exploitation et le remaniement de la voie ferrée demeurent à la charge de l'entreprise qui reste libre de donner à ses chantiers l'organisation qu'elle juge utile et non à la charge de l'administration qui y reste étrangère;

Considérant, d'ailleurs, que les entrepreneurs ne justifient pas que les ingénieurs les aient obligés de revêtir chaque étage de remblai aussitôt sa formation ; que, dès lors, ce chef de demande doit être rejeté;

Sur les conclusions des requérants tendant à ce qu'il leur soit alloué une somme de 10.000 francs pour la valeur de cinq appareils de chargement et sur les conclusions du ministre des travaux publics tendant à faire réformer la disposition de l'arrêté du conseil de préfecture qui a décidé que l'État serait tenu de reprendre une grue à vapeur évaluée 25.000 francs :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les appareils et la grue à vapeur dont il s'agit ont remplacé d'autres appareils prévus au devis et qu'ils ont figuré pendant plusieurs années sur les états de situation ; que, dans ces circonstances, il y a lieu d'allouer aux requérants les sommes réclamées par eux ;

Sur les conclusions des requérants tendant à faire porter de 6.650 francs à 14.398f,54 la somme que leur a allouée l'arrêté attaqué en sus de celle portée au décompte pour la plus-value de rails dits Brunel :

Considérant qu'aux termes de l'article 14 des clauses et conditions générales l'entrepreneur ne peut employer aucune pièce ni aucune matière qui ne serait pas des dimensions ou du poids prescrits par les devis, sans l'autorisation écrite de l'ingénieur ;

Considérant que si les rails dits Brunel achetés par les entrepreneurs sont d'un poids supérieur par mètre courant à celui prévu au devis, il n'est pas établi que les ingénieurs aient autorisé cette acquisition ; que, dans ces circonstances, les requérants ne sont point fondés à demander, pour la fourniture dont il s'agit, de nouveaux suppléments de prix ;

Sur les conclusions des requérants tendant à faire porter de 1.780f,30 à 2.222f,44 la somme que leur a allouée l'arrêté attaqué pour la reconstruction de l'aqueduc de la digue des Français :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport des experts, que l'indemnité de 1.780f,30 allouée par le conseil de préfecture aux sieurs Sarlin et Rabattu est suffisante ;

Sur les conclusions des requérants tendant à faire porter de 1.328f,80 à 7.128f,33 la somme que leur a allouée l'arrêté attaqué pour les déblais du canal intérieur et parallèle à la grande digue entre les hectomètres 213 et 230 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'au moyen de 1.328f,80 accordés par l'arrêté attaqué, il a été fait une juste appréciation de la somme due de ce chef aux requérants ; que ceux-ci ne justifient point que leur demande pour le surplus soit fondée ; qu'il y a lieu, dès lors, de la rejeter ;

Sur les conclusions des requérants tendant à ce qu'il leur soit alloué une somme de 784f,27 pour le déblai du fossé ouvert au pied de la digue du jardin d'acclimatation :

Considérant que l'article 54 du devis stipule que les déblais exécutés par l'entrepreneur seront immédiatement employés en remblais et ne seront, en conséquence, comptés que comme remblais ;

Considérant qu'il n'est pas établi que le déblai du fossé ouvert au pied de la digue du jardin d'acclimatation n'ait pas été employé

en remblai pour la construction de cette digue; que, dès lors, la demande des requérants ne peut être admise;

Sur les conclusions des requérants tendant à faire porter de 2.701f,20 à 12.605f,60 la somme que leur a allouée l'arrêté attaqué pour le rejointoiement en mortier hydraulique des perrés en blocs artificiels et sur les conclusions du ministre des travaux publics tendant à faire réformer la disposition précitée du dit arrêté :

Considérant que ni les requérants, ni le ministre des travaux publics n'établissent qu'en allouant aux sieurs Sarlin et Rabattu une somme de 2.701f,20, le conseil de préfecture ait fait une fausse appréciation de l'indemnité qui était due, de ce chef, aux entrepreneurs;

Sur les conclusions des requérants tendant à faire porter de 2.572f,57 à 2.145f,14 la somme que leur a allouée l'arrêté attaqué pour le moulage, en béton de chaux hydraulique, du couronnement des perrés :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport des experts, que le conseil de préfecture, en allouant aux requérants une somme de 2.572f,57, a fait une juste appréciation de l'indemnité qui leur était due ;

Sur les conclusions des requérants tendant à faire porter : 1° à 28.354f,23 l'indemnité de 9.302f,65 que leur a allouée l'arrêté attaqué pour les pertes et dommages qu'a fait subir au deuxième lot de l'entreprise la crue survenue les 6-7 janvier 1863 ; 2° à 9.865f,07 l'indemnité de 2.750f,37 à eux allouée à raison des crues survenues en mars, mai et juin 1864; 3° à 20.412 francs l'indemnité de 6.204f,15 à eux allouée à raison des crues survenues du 21 au 30 octobre 1864 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'au moyen des sommes accordées aux requérants, le conseil de préfecture a fait une juste appréciation de la responsabilité respective des entrepreneurs et de l'administration;

Sur les conclusions des requérants tendant à faire porter à 4 733f,71 l'indemnité de 3.559f,27 à eux allouée à raison des crues survenues les 6 mars 1864, 9, 18 et 19 octobre 1865 et 6 mars 1866 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'arrêté attaqué, en allouant aux sieurs Sarlin et Rabattu une indemnité de 3.559f,27, a tenu compte du cube des remblais réellement avariés par les crues dont il s'agit;

Sur les conclusions des requérants tendant à ce qu'il leur soit alloué une somme de 20.000 francs pour perte d'outils emportés par les crues du Var :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les sieurs Sarlin et Rabattu se sont trouvés, malgré les précautions qu'ils avaient prises, dans l'impossibilité de mettre une partie du matériel et des outils de l'entreprise à l'abri des crues subites du Var; que, dans ces circonstances, les pertes survenues doivent être considérées comme étant le résultat d'un cas de force majeure;

Considérant qu'il résulte également de l'instruction et notamment du rapport du tiers-expert, que les entrepreneurs ont signalé à l'administration dans les délais prescrits par l'article 26 des clauses et conditions générales, les avaries causées à leur matériel par les inondations survenues les 6 septembre 1862, 6-7 janvier 1863, 12 octobre 1863, 18 octobre 1865, et qu'il y a lieu de leur allouer, en conséquence, une indemnité de 12.281f,63;

Sur les conclusions des requérants tendant à ce qu'il soit statué sur la réclamation d'une indemnité de 12.477f,67 pour les pertes et dommages qu'ont fait subir au troisième lot de l'entreprise les crues survenues les 6 septembre, 29 et 31 octobre, 25 novembre 1862 et 7 janvier 1863, et sur laquelle le conseil de préfecture a omis de statuer, bien qu'elle lui fût présentée :

Considérant que c'est à tort que le conseil de préfecture a omis de statuer sur la réclamation dont il s'agit;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport des experts, qu'en accordant aux requérants une indemnité de 7.844f,42, il sera fait une juste appréciation du dommage que les crues dont il s'agit leur ont fait éprouver;

En ce qui touche les conclusions du ministre des travaux publics, tendant à faire réformer la disposition de l'arrêté du conseil de préfecture, qui a mis à la charge de l'Etat la totalité des frais d'expertise :

Considérant que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des circonstances de la cause, en mettant les frais d'expertise dont il s'agit à la charge de l'État;

En ce qui touche l'application du rabais de l'administration :

Considérant que les allocations faites soit par le conseil de préfecture, soit par le Conseil d'Etat pour les ouvrages et fournitures prescrits aux devis et règles d'après les prix du bordereau, ou par analogie avec ces prix sont susceptibles du rabais de l'adjudication à l'exclusion de celles qui constituent des prix nouveaux en dehors des prévisions du devis;

En ce qui touche les intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 34, § 3, des clauses et conditions générales, les entrepreneurs n'ont droit aux intérêts

des sommes qui leur sont dues qu'à partir de l'expiration du délai de garantie, et que d'après l'article 62 du cahier des charges de l'entreprise, ce délai de garantie se prolonge jusqu'à ce que les travaux aient été mis en état de réception définitive ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux n'ont été mis en état de réception définitive que le 5 juillet 1870; que, dès lors, c'est seulement à partir de cette date qu'ont commencé à courir au profit des sieurs Sarlin et Rabattu, en vertu de la demande qu'ils en avaient faite antérieurement devant le conseil de préfecture, les intérêts des sommes à eux allouées à titre d'indemnité ;

Art. 1er. L'État payera aux sieurs Sarlin et Rabattu, savoir : 1° pour omission de 38mc,90 de perrés, à raison de 12f,06 par mètre cube, une somme de 469f,13 ; 2° une somme de 10.000 fr. pour la valeur de cinq appareils de chargement; 3° une somme de 10.281f,65 pour perte d'outils emportés par les eaux; 4° une somme de 7.844f,42 pour les dommages qu'ont fait subir au troisième lot de l'entreprise les crues survenues les 6 septembre, 29 et 31 octobre, 25 novembre 1862 et 7 janvier 1863.

2. Les allocations faites soit par le conseil de préfecture, soit par le Conseil d'Etat pour les ouvrages et fournitures prescrits au devis et réglés d'après les prix du bordereau ou par analogie avec ces prix, sont susceptibles du rabais de l'adjudication à l'exclusion de celles qui constituent des prix nouveaux en dehors des prévisions du devis. (Les sommes restant dues au 5 juillet 1870, date de la réception définitive, produiront un intérêt de 5 p. 100, à partir du dit jour. Arrêté du 2 février 1870 réformé en ce qu'il a de contraire. (Surplus des conclusions du ministre et des sieurs Sarlin et Rabattu rejeté.)

(N° 12)

[19 juillet 1872.]

Voirie (grande). — Contravention. — Canal du Midi. — Droit de passage invoqué. — Sursis. — Compétence. — Amnistie. — Amende et frais. — Démolition des travaux. — Procédure. — Conseil d'État. — Dépens. — (Compagnie du chemin de fer du Midi contre Jutge.) — *Lorsqu'un conseil de préfecture est saisi d'un procès-verbal de contravention de grande voirie (construction d'un aqueduc*

en béton sur le contre-canal dépendant du canal du Midi), et lorsque le contrevenant soutient qu'il n'a fait qu'exercer un droit de passage précédemment reconnu dans un acte de bornage et concédé aux riverains à titre d'indemnité pour la valeur des terrains que leur enlevait la construction du canal, le conseil de préfecture ne peut pas surseoir à statuer jusqu'à ce que cette prétention, fondée sur les articles 696, 697 *du Code civil ait été appréciée par l'autorité judiciaire. Le fait poursuivi constituant une contravention de grande voirie aux termes de l'arrêt du Conseil, du* 24 *juin* 1777, *article* 11, *et des articles* 158, 166 *du décret du* 12 *août* 1807 *sur le canal du Midi, sa répression n'est pas subordonnée à la question de savoir si le défendeur avait ou non un droit de passage. Application du décret d'amnistie du* 14 *août* 1869; *en conséquence, non-lieu à statuer sur l'amende et sur les frais : mais le domaine public étant imprescriptible, la démolition des ouvrages éxécutés sans autorisation est ordonnée* (*). *Pas de dépens en matière de contravention de grande voirie, ces sortes de recours pouvant être formés sans frais.* (Loi du 21 juin 1865, art. 12) (**).

Vu la requête formée : 1° pour la compagnie propriétaire du canal du Midi ; 2° pour la compagnie des chemins de fer du Midi, fermière du même canal, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, en date du 30 août 1869, par lequel le conseil de préfecture de l'Aude, saisi d'un procès-verbal de contravention dressé contre le sieur Jutge, propriétaire dans la commune de Sallèles, pour avoir fait construire un ponceau en maçonnerie audessus du contre-canal bordant le franc-bord du canal de jonction entre le canal du Midi et la robine de Narbonne, et avoir remblayé une partie du dit contre-canal, a déclaré recevable l'opposition formée par le dit sieur Jutge à un précédent arrêté, du 3 avril 1869, qui l'avait condamné par défaut, à raison du fait précité, à 50 francs d'amende et à la destruction des ouvrages exécutés par lui, et a sursis a statuer sur la contravention jusqu'à ce qu'il ait été prononcé par les tribunaux compétents sur la prétention élevée par le sieur Jutge qu'il aurait droit de passage sur le franc-bord du canal, et que, en conséquence, il pouvait exécuter sans autorisation les ouvrages dont s'agit; ce faisant, attendu qu'il appartenait au conseil de préfecture de juger l'exception soulevée par le sieur

---

(*) Voir un arrêt du 16 février 1870 (Ferey), *Annales,* 1871, p. 460.
(**) Voir un arrêt du 18 mai 1870 (Carcassonne), *Annales*, 1872, p. 213.

Jutge; qu'en effet, les tribunaux civils ne sauraient déterminer l'étendue du domaine public; que, d'ailleurs, le sieur Jutge prétendrait vainement à un droit d'accès et de passage sur les francs-bords du canal; qu'en effet, aux termes d'un procès-verbal de bornage, du 31 mars 1833, les riverains dont les propriétés ont été enclavées lors de la construction du canal de jonction ont seuls un droit de passage sur les francs-bords du canal, et que la propriété du sieur Jutge, qui est bordée par le chemin de Sallèles à Ouveillan, n'est pas enclavée, décider que c'est à tort que le conseil de préfecture a renvoyé aux tribunaux civils l'interprétation de l'acte du 31 mars 1833, évoquer le fond, déclarer le sieur Jutge mal fondé dans sa prétention d'avoir un droit de passage sur le franc-bord du canal, le condamner à 50 francs d'amende, 50 francs d'indemnité envers la compagnie, aux frais d'affiche de l'arrêt à intervenir, et à rétablir à ses frais les lieux dans leur état primitif, et le condamner à tous les dépens;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics, tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué, par le motif que les travaux dont s'agit ont été exécutés par le sieur Jutge sur une dépendance du domaine public; qu'ils constituaient, dès lors, une contravention de grande voirie que le conseil de préfecture devait réprimer immédiatement, conformément aux lois et règlements sur la matière, sans surseoir à statuer, jusqu'après décision des tribunaux civils, sur l'exception soulevée par le sieur Jutge;

Vu le mémoire en défense présenté par le sieur Jutge, tendant au rejet du recours de la compagnie, par ces motifs : 1° que la servitude dont s'agit, reconnue par l'acte de bornage, du 31 mars 1833, aurait été concédée aux propriétaires riverains, à titre d'indemnité pour la valeur des terrains qui leur avaient été enlevés par la construction du canal de jonction; qu'ainsi, elle devait être considérée comme antérieure à la prise de possession des terrains, et que, par suite, l'exercice de cette servitude ne porterait pas atteinte au domaine public; que, dès lors, il appartiendrait aux tribunaux civils seuls d'apprécier, en ce qui touche particulièrement les propriétés du requérant, la portée et les conséquences de l'acte de bornage du 31 mars 1833; 2° et subsidiairement, pour le cas où le Conseil déciderait que c'est à tort que le conseil de préfecture a sursis à statuer et évoquerait le fond, que la propriété du sieur Jutge avait été divisée par la construction du canal de jonction, et qu'aux termes de l'acte de bornage, du 31 mars 1833, tous les riverains dont les propriétés ont été enclavées, ou divisées par la construction du canal, ont un droit de passage;

qu'ainsi, et conformément aux articles 696, 697 du Code civil, le sieur Jutge aurait eu le droit de faire tous les travaux nécessaires pour user de cette servitude, et qu'il y aurait lieu, dès lors, de le renvoyer des fins de la poursuite dirigée contre lui ;

Vu les nouvelles observations présentées par le sieur Jutge, le 6 mars 1873, et tendant, au cas où le dit sieur Jutge serait condamné à raison des faits qui lui sont reprochés, à ce qu'il lui soit fait application du décret du 14 août 1869, aux termes duquel « amnistie pleine et entière est accordée pour toute condamnation prononcée ou encourue jusqu'à ce jour, à raison des délits et contravention en matière de voirie;

Vu l'ordonnance d'août 1669 ; l'arrêt du Conseil, du 24 juin 1777 ; la loi des 19-22 juillet 1791, titre Ier, article 29 ; la loi du 29 floréal an X ; le décret du 12 août 1807, concernant le canal du Midi ; la loi du 23 mars 1842 ; le décret d'amnistie, du 14 août 1869 ; la loi du 21 juin 1865 ;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal ci-dessus visé, et qu'il n'est pas contesté que le sieur Jutge a construit un aqueduc en béton sur une partie du contre-canal située sur le franc-bord gauche du bief de Sallèles, dépendant du canal du Midi, et a remblayé le talus dudit franc-bord ; que ces faits constituent une contravention de grande voirie, aux termes de l'article 11 de l'arrêt du Conseil, du 24 juin 1777, et des articles 158 et 166 du décret du 12 août 1807 sur le canal du Midi; que le jugement de cette contravention n'était pas subordonné à la question de savoir si le sieur Jutge avait ou non un droit de passage sur le franc-bord du canal du Midi ; et que, dans ces circonstances, si le conseil de préfecture pouvait réserver l'appréciation par l'autorité compétente de toute question de servitude relative au droit du passage litigieux, il ne devait pas surseoir à statuer sur la contravention reprochée au sieur Jutge ;

Considérant que le décret d'amnistie ci-dessus visé, du 14 août 1869, a eu pour effet, en ce qui concerne les contraventions en matière de voirie commises antérieurement au dit décret, d'accorder remise de l'amende et des frais; qu'ainsi il n'y a pas lieu de statuer sur l'amende encourue et sur les frais; mais que le domaine public était imprescriptible, il y a lieu d'ordoner la démolition des ouvrages exécutés sans autorisation, à moins que le sieur Jutge n'obtienne de l'autorité administrative compétente l'autorisation de les conserver;

En ce qui touche les dépens :

Considérant qu'aux termes de l'article 12 de la loi du 21 juin

1865, les recours en matière de contravention de grande voirie peuvent être formés sans frais; qu'ainsi il n'y a pas lieu de faire droit aux conclusions de la compagnie du Midi à fin de dépens. (Arrêté annulé. Le sieur Jutge rétablira les lieux dans leur état primitif, à moins qu'il n'obtienne de l'autorité administrative compétente l'autorisation de conserver les ouvrages qu'il a exécutés. Surplus des conclusions de la compagnie du Midi rejeté.)

(N° 13)

[25 juillet 1872.]

Travaux publics. — Communes. — Entrepreneurs ou concessionnaires. — Concession de distribution d'eau. — Etablissement d'une nouvelle distribution par la commune. — Question de privilége. — Demande d'indemnité. — (Sieurs Boudet et Pochet.) — *Décidé que la concession d'une distribution d'eau accordée par une commune à un particulier, — alors qu'elle n'a pas constitué au profit de ce dernier un privilége exclusif, — ne peut empêcher la commune d'établir une nouvelle distribution d'eau, et que, par suite, si le concessionnaire a renoncé volontairement, après l'installation du nouveau service, à continuer son exploitation, il n'est pas fondé à réclamer, indépendamment de la valeur du matériel qu'il cède à la ville, une indemnité représentative de bénéfices qu'il aurait pu faire dans l'avenir.*

Suite de l'arrêt du 4 août 1866 (*Boudet*) (*).

Vu la requête présentée pour les sieurs Boudet et Pochet, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté, du 16 mars 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde ne leur a accordé qu'une somme de 10.000 francs à titre de dommages-intérêts à payer par la ville de Bordeaux, tant pour la perte de leur matériel de conduite et de distribution des eaux dans la commune de Cénon-la-Bastide, que pour le préjudice résultant du retrait indirect de la concession de ce service accordée le 1er mai 1840;

Ce faisant, attendu que par un arrêté du 1er mai 1840, le maire de la commune de Cénon-la-Bastide, aujourd'hui annexée à la ville de Bordeaux, a autorisé le sieur Carpentier, dont les requérants

---

(*) Voir *Annales des ponts et chaussées*, 1868, p. 197.

sont concessionnaires, à placer dans les rues, places et quais de la commune, les tuyaux nécessaires pour distribuer les eaux des sources de Cypressac ; que le sieur Carpentier s'engageait, en retour, à fournir gratuitement de l'eau aux indigents; que l'administration municipale ayant fait exécuter, en 1863, des travaux pour amener dans la commune les eaux de sources acquises par elle, et qu'elle se proposait de distribuer gratuitement, les sieurs Boudet et Pochet saisirent la juridiction administrative de leurs réclamations à raison du préjudice qui leur était causé; que le décret du Conseil d'État, du 4 août 1866, en tranchant la question de compétence, a implicitement tranché la question du fond, en reconnaissant que l'arrêté du 1er mai 1840 avait conféré aux requérants des droits corrélatifs de leurs charges; que l'arrêté du 1er mai 1840 avait concédé un privilége de fourniture des eaux au sieur Carpentier, et constituait un contrat synallagmatique à titre onéreux; que la preuve en résulte notamment de l'article 3 du dit arrêté, qui porte que « le sieur Carpentier réparera à toujours les dommages; » et que ce privilége a été reconnu par les experts et par le conseil municipal lui-même, dans la séance du 7 avril 1853; que le service a toujours été fait très régulièrement, et que la ville ne pouvait retirer indirectement la concession, sans indemniser complétement les concessionnaires du préjudice causé; porter l'indemnité à allouer aux requérants de 10.000 à 50.000 francs, ou tout au moins à 43.928f,30, chiffre fixé par les experts, avec les intérêts de droit, et les intérêts des intérêts, condamner la ville de Bordeaux aux dépens;

Vu le mémoire en défense pour la ville de Bordeaux, tendant au rejet de la requête, par le motif que le privilége exclusif d'alimenter d'eau le faubourg de la Bastide n'a jamais été ni explicitement, ni implicitement conféré aux requérants ou à leur auteur; que les charges, qui leur étaient imposées, étaient corrélatives des avantages qu'on leur concédait, et que l'administration municipale entendait conserver toute sa liberté d'action; que ce n'est, d'ailleurs, que devant des plaintes légitimes et réitérées des habitants, que l'administration s'est décidée à alimenter d'eau, elle-même, d'une façon plus satisfaisante, la commune de Cénon-la-Bastide;

Vu les observations du ministre de l'intérieur, tendant au rejet de la requête;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que le décret rendu en Conseil d'État au contentieux, le 4 août 1866, s'est borné à trancher une question de compétence, en décidant que l'autorisation accordée, le 1er mai 1840,

au sieur Carpentier, par le maire de la commune de Cénon-la-Bastide constituait, non une simple permission de voirie, mais un marché de travaux publics, sur l'interprétation duquel il appartenait au conseil de préfecture, et en appel au Conseil d'État, de décider, et a complétement réservé la question du fond; qu'il y a donc lieu d'examiner uniquement la portée et l'étendue de l'arrêté du 1er mai 1840;

Considérant que des termes de cet arrêté, ainsi que des pourparlers qui l'ont précédé, et notamment de la délibération du conseil municipal, du 1er septembre 1839, il résulte que le sieur Carpentier a uniquement sollicité et obtenu l'autorisation d'établir des tuyaux de conduites d'eau sous les rues, places et quais de la Bastide, et de percevoir un prix tarifé des habitants auxquels ils fournirait de l'eau; que les charges qui lui étaient imposées étaient corrélatives des avantages actuels qu'il retirait de la concession; mais qu'aucune disposition de l'arrêté n'établissait au profit du dit sieur Carpentier le privilége exclusif de fournir l'eau pendant un nombre d'années qui aurait été illimité, et que la commune conservait sa liberté pleine et entière d'action, quant à l'établissement d'une nouvelle distribution d'eau, au cas où les besoins de la population réclameraient cette mesure; que, d'ailleurs, il n'a été interdit d'aucune façon aux sieurs Boudet et Pochet, cessionnaires du sieur Carpentier, de continuer leur service, en se conformant aux conditions de l'arrêté d'autorisation; que si ceux-ci ont préféré, après l'installation du nouveau service, se retirer et céder leur matériel à la ville de Bordeaux, ils ne sont pas fondés à réclamer une indemnité représentative des bénéfices qu'ils auraient pu faire dans l'avenir, et ils n'établissent pas que l'indemnité de 10.000 francs qui leur a été allouée, pour la valeur de leur matériel, par le conseil de préfecture, soit insuffisante. (Rejet. Condamnation aux dépens.)

(N° 14)

[25 juillet 1872.]

Travaux publics. — Entrepreneurs — Responsabilité décennale. — Construction de bassins. — Pierres de bordures. — Dégradations extraordinaires après réception définitive. — Détériorations. —

(Sieur Montjoye.) — *Ne peuvent donner lieu à l'action en responsabilité établie par l'article* 1792 *du Code civil, pour le cas où l'édifice périt, en tout ou en partie, par le vice de la construction ou le vice du sol, les dégradations survenues à un certain nombre de blocs de pierre employés aux bordures de bassins, ornant une promenade publique, plusieurs années après la réception définitive de ces ouvrages. Dans l'espèce, il était en outre constant que ces dégradations avaient été occasionnées par l'exécution défectueuse des fouilles et de l'établissement du sol des bassins, travaux effectués exclusivement par les agents du service municipal.*

Vu la requête présentée pour le sieur Montjoye, entrepreneur de travaux publics, tendant à faire annuler un arrêté du 13 mai 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a décidé qu'une partie des pierres de taille par lui employées à la construction des bassins du rond-point des Champs-Élysées renfermait des vices cachés de nature à compromettre la solidité de l'ouvrage, à raison desquels il y avait lieu de le déclarer responsable par application des articles 1792 et 1799 du Code civil ; et l'a par suite condamné à payer une somme de 3.884f,51 pour réparation à effectuer aux bordures des bassins dont s'agit ;

Ce faisant, attendu que les travaux soumissionnés par le sieur Montjoye ont été exécutés, du 1er décembre 1862 au 17 février 1863 ; qu'ils ont été régulièrement reçus par l'administration, qui a payé sans réserves le solde du décompte de l'entreprise ; que les réparations, devenues nécessaires en 1868, ont eu pour cause, non la mauvaise qualité des matériaux employés par le requérant, ni aucune malfaçon imputable à celui-ci, mais l'exécution défectueuse des travaux de fouilles et fondation effectués par les agents de la ville de Paris, et, d'autre part, l'emploi, prescrit par les ingénieurs, de la pierre blanche d'Échaillon, tandis qu'on avait dû, conformément au devis, construire les bordures des bassins avec de la roche d'Échaillon ; que la substitution de la pierre blanche à la roche a été ordonnée à l'entrepreneur, afin de réaliser au profit de la ville de Paris un bénéfice considérable ; mais que la pierre blanche d'Échaillon était d'une qualité inférieure, d'une grande porosité et très-sensible aux effets de la gelée, l'entrepreneur ne pouvait être responsable des dégradations résultant de la nature défectueuse des matériaux dont on lui a prescrit l'emploi ; que d'ailleurs les inconvénients de l'emploi de la pierre blanche ont été aggravés par les conditions de célérité exceptionnelles imposées à l'entrepreneur, qui a dû construire tous les bassins en six se-

maines, malgré un froid rigoureux et des gelées continuelles; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture l'a déclaré responsable et l'a condamné à payer les réparations devenues nécessaires jusqu'à concurrence de la somme de 3.884f,51; le décharger des condamnations prononcées contre lui, dire que les travaux de réparations dont s'agit doivent être exclusivement à la charge de la ville de Paris, et condamner la dite ville aux frais d'expertise et aux dépens;

Vu le mémoire en défense, portant recours incident, par lequel la ville conclut: 1° à ce que le sieur Montjoye soit déclaré responsable des avaries constatées, en 1868, aux bassins dont il avait soumissionné l'exécution, attendu qu'il a été établi dans l'expertise à laquelle il a été procédé que ces avaries proviennent de la mauvaise qualité de vingt-deux blocs de pierre qui renfermaient des vices cachés au moment où ils ont été employés par l'entrepreneur; 2° à ce que la somme mise à sa charge soit élevée au chiffre de 4.503f,65, attendu que pour fixer à 3.884f,51 seulement les frais de remplacement de ces vingt-deux blocs de pierre, l'expert et le conseil de préfecture ont établi leurs calculs d'après les prix portés au bordereau de l'adjudication, tandis qu'à l'époque où les réparations ont été faites, une augmentation notable s'était produite sur les prix de carrière et de taille de la pierre d'Échaillon, et que la somme réellement dépensée a été celle de 4.503f,65, et 3° à ce que le sieur Montjoye soit condamné aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dégradations extraordinaires qui se sont produites dans les bassins du rond-point des Champs-Élysées, plusieurs années après la réception définitive de ces ouvrages, ont été occasionnées par l'exécution défectueuse des fouilles et de l'établissement du sol des bassins; et qu'il est constant que ces divers travaux ont été effectués exclusivement par les agents du service municipal; qu'à la vérité, l'expert indique qu'il existe un certain nombre de blocs de pierre, employés aux bordures des bassins, qui se sont désagrégés et dont le remplacement est devenu nécessaire;

Mais considérant qu'en admettant que le mauvais état de ces matériaux soit le résultat de leur qualité défectueuse, ce fait ne saurait donner ouverture, au profit de la ville de Paris, à l'action en responsabilité établie par l'article 1792 du Code civil, pour le cas où l'édifice périt, en tout ou en partie, par le vice de la construction ou le vice du sol;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du dé-

partement de la Seine, du 13 mai 1869, est annulé. (Recours incident rejeté. Ville condamnée aux frais d'expertise et aux dépens.)

(N° 15)

[25 juillet 1872.]

Travaux publics. — Dommages. — Route, exhaussement. — Accès à une propriété. — Avenue. — Dépréciation. — Privation de jouissance. — (Sieur Portier.) — *Évaluation du montant de l'indemnité due à un particulier qui, par suite de l'exhaussement d'une route départementale, a dû élever le niveau de l'avenue conduisant à sa propriété.*

Vu les requêtes présentées pour le sieur Portier, propriétaire à Conflans-Charenton (Seine), tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 8 juin précédent, par lequel le conseil de préfecture du dit département ne lui aurait accordé qu'une indemnité insuffisante à raison du dommage causé à sa propriété par les travaux d'exhaussement de la route départementale n° 50, de Bercy à Saint-Maur ; ce faisant, attendu que le conseil de préfecture aurait à tort admis que, pour réparer le dit dommage, il suffirait d'exécuter les travaux indiqués par l'expert de l'administration et notamment d'exhausser une avenue sur 46 mètres de longueur seulement ; qu'il serait au contraire nécessaire d'élever le niveau de cette avenue sur toute sa longueur en lui donnant une pente uniforme; que, dès lors, il y aurait lieu d'allouer au requérant, à titre d'indemnité, une somme égale au montant de la dépense d'exécution de ce travail et de divers travaux accessoires; qu'en outre le requérant aurait droit à une indemnité à raison de la dépréciation de l'immeuble, et de la privation de jouissance pendant l'exécution des travaux ; lui allouer une indemnité de 8.065f,86 avec les intérêts tels que de droit; condamner le département de la Seine aux dépens ;

Vu les observations en défense présentées pour le département de la Seine, tendant au rejet du recours et à la condamnation du sieur Portier aux dépens, attendu que l'exhaussement de l'avenue sur 46 mètres de longueur suffirait pour rétablir les accès de la propriété sur la route départementale ; que la propriété n'éprou-

verait aucune dépréciation par suite de ces travaux, et que le sieur Portier n'aurait subi aucune privation de jouissance;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment des pièces de l'expertise, que le conseil de préfecture a fait une équitable appréciation du préjudice causé au sieur Portier par l'exhaussement de la route départementale n° 50, en fixant à 2.480 fr. l'indemnité que le département serait tenu de lui payer; qu'il y a lieu, dès lors, de rejeter son recours. (Rejet, condamnation aux dépens.)

(N° 16)

[25 juillet 1872.]

Travaux publics. — Dommages. — Ville de Paris. — Exhaussement du sol d'un boulevard au devant d'une maison. — Trottoir maintenu au niveau ancien. — Appréciation de préjudice immédiat. — Réserve du droit à indemnité en cas de changements ultérieurs. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Expertise ordonnée par la section du contentieux. — Désignation des experts. — (Ville de Paris contre le sieur Godin.) — *Le niveau d'un boulevard a été exhaussé devant une maison, mais le trottoir qui longeait cette maison a été maintenu au même niveau et relié par des marches à la contre-allée du boulevard; en même temps il est déclaré par la ville qu'elle n'a pas l'intention, quant à présent, d'élever ce trottoir au niveau du sol du boulevard; dans ces circonstances, le propriétaire de la maison ne peut obtenir d'indemnité que pour les dommages qui résulteraient pour lui des travaux actuellement exécutés, sauf à lui à demander une nouvelle indemnité dans le cas où postérieurement l'administration modifierait l'état actuel des voies publiques.*

Vu la requête présentée pour la ville de Paris, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 12 août 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a accordé une indemnité de 78.940f,35 au sieur Godin à raison du préjudice résultant pour une propriété lui appartenant sise à l'angle du boulevard Ornano et de la rue de la Goutte-d'Or, de l'exhaussement du sol du boulevard;

Ce faisant, attendu que le conseil de préfecture a écarté à tort

de l'instruction un rapport de l'ingénieur en chef, sous prétexte que cet ingénieur, ayant procédé à la tierce-expertise, ne pouvait plus intervenir dans l'affaire en qualité de représentant des intérêts de la ville, attendu au fond que le trottoir qui longeait cette propriété a été conservé et relié par des marches à la contre-allée du boulevard et que l'accès des voitures dans la cour a été maintenu dans des conditions très-favorables; que, pour accorder une indemnité, l'arrêté attaqué s'est placé à tort dans l'hypothèse que le trottoir devait être relié au nouveau sol du boulevard et a calculé la dépense qui serait nécessaire pour raccorder la maison avec le sol de la voie publique, alors que l'administration n'a pas l'intention de modifier l'état de choses actuel, dire qu'il n'est dû aucune indemnité au sieur Godin et le condamner aux dépens, y compris les frais d'expertise et de tierce-expertise ;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Godin, tendant à ce qu'il plaise au Coneil rejeter le pourvoi avec dépens et allouer à l'exposant les intérêts des intérêts échus, par le motif, sur le moyen de forme, que l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, en prescrivant que l'ingénieur en chef serait tiers-expert de droit, n'a pas entendu confier à ce tiers-expert le droit de faire des actes qui seraient interdits aux autres experts, et, au fond, que la boutique située à l'angle de deux voies publiques est actuellement en contre-bas du remblai, que le trottoir qui longe la façade du boulevard Ornano est difficilement accessible au moyen d'un escalier, que l'entrée des voitures dans la cour est presque impraticable et que le conseil de préfecture, en calculant la dépense à faire pour mettre la maison de plain-pied avec le sol des voies qui la bordent, a admis le mode le plus sûr et le plus rationnel pour apprécier la dépréciation actuelle de cette propriété;

Vu le mémoire en réplique présenté pour la ville de Paris, par lequel elle conclut, pour le cas où il serait reconnu que le conseil de préfecture a eu tort de prendre pour base de l'indemnité qu'il a allouée des dommages purement éventuels, à ce qu'il soit déclaré, sans renvoi de l'affaire devant ce conseil, que dans l'état actuel des choses, la propriété du sieur Godin n'a subi aucun dommage de nature à donner ouverture a un droit à indemnité ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1867;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les conclusions de la ville relatives au rapport de l'ingénieur en chef que le conseil de préfecture a déclaré écarter de l'instruction :

Considérant que le trottoir qui existait le long de la façade de la propriété du sieur Godin, sur la rue des Poissonniers, a été

maintenu tel qu'il existait avant l'exhaussement du sol du boulevard Ornano, qui a remplacé la dite rue et que la ville déclare n'avoir pas, quant à présent, l'intention de relever ce trottoir au niveau du sol du boulevard ; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué au sieur Godin une indemnité calculée sur les dépenses et pertes de toute nature qu'il aurait à supporter pour mettre sa maison de plain-pied avec la voie publique dans le cas où l'administration ferait relever ce trottoir au niveau du sol du boulevard ; que le sieur Godin ne pouvait obtenir d'indemnité que pour les dommages qu'il justifierait résulter pour lui des travaux actuellement exécutés sur le boulevard Ornano et sur la rue de la Goutte-d'Or, sauf à lui à demander une nouvelle indemnité, s'il y avait lieu, dans le cas où postérieurement l'administration modifierait l'état actuel de ces voies publiques ;

Mais considérant que les rapports des experts ne fournissent pas les éléments nécessaires pour apprécier l'importance, ni même l'existence des préjudices qui résulteraient pour le sieur Godin des travaux effectués par la ville et que, dès lors, il y a lieu d'ordonner un supplément d'instruction ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de la Seine, du 12 août 1869, ci-dessus visé, est annulé.

2. Il sera procédé en présence des parties ou des représentants qu'elles auront délégués à cet effet ou les dites parties dûment appelées, à une nouvelle expertise portant sur les questions suivantes : Le sieur Godin a-t-il éprouvé des dommages à raison soit de l'exécution des travaux effectués au devant de sa propriété pour l'établissement du boulevard Ornano et le raccordement de la rue de la Goutte-d'Or, soit de l'état actuel de ces deux voies ? Dans le cas de l'affirmative, quelle est la nature de ces dommages et quel est le montant des indemnités auxquelles ils donnent droit au sieur Godin ?

3. Les experts seront désignés, l'un par le préfet de la Seine, comme représentant de la ville de Paris, l'autre par le sieur Godin ; faute par l'une des parties d'avoir fait cette désignation dans le mois de la notification du présent décret, il y sera procédé d'office par le président de la section du contentieux du Conseil d'État qui désignera également le tiers-expert en cas de désaccord des experts. Les experts prêteront serment devant le juge de paix. Les procès-verbaux d'expertise et, s'il y a lieu, de tierce-expertise, seront déposés au secrétariat de la section du contentieux du Conseil d'État pour être ensuite statué ce qu'il appartiendra. (Dépens réservés.)

(N° 17)

[25 juillet 1872.]

Travaux publics. — Dommages. — Egouts construits conjointement par une ville et par l'État. — Orage. — Inondation d'une propriété. — Force majeure. — Part de responsabilité incombant à la ville et à l'Etat. — (Ville de Marseille contre le sieur Caire.) — *Appréciation de la responsabilité de l'Etat et d'une ville dans les dommages éprouvés par un particulier, à la suite de l'inondation de sa propriété, résultant tant d'un cas de force majeure que de la disposition défectueuse d'ouvrages construits conjointement par la ville et l'Etat : — Condamnation solidaire de l'Etat et de la ville à payer une partie du dommage.*

Vu les requêtes présentées pour la ville de Marseille, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 29 juin 1869, par lequel le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône l'a condamnée à payer une somme de 3.000 francs au sieur Caire à titre d'indemnité pour les dommages causés à la propriété du dit sieur Caire, par une inondation qui aurait été la conséquence de travaux exécutés par la ville : ce faisant, attendu que l'inondation dont s'agit n'a pas été occasionnée par les travaux de la ville, mais par un accident survenu à la suite d'un orage et qui doit être considéré comme un cas de force majeure dont les conséquences ne peuvent être mises à la charge de la ville; que d'ailleurs, si une indemnité était due au sieur Caire, elle devait être supportée par l'État, dans l'intérêt et sous la surveillance duquel les travaux ont été exécutés; dire que c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné la ville à payer une indemnité de 3.000 francs au sieur Caire et les frais d'expertise; condamner le sieur Caire et l'État aux dépens;

Vu le mémoire en défense et recours incident présenté pour le sieur Caire, et tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours de la ville de Marseille, élever à 25.000 francs le montant de l'indemnité à lui allouée, condamner solidairement la ville de Marseille et l'État à lui payer la dite somme de 25.000 francs avec

intérêts du jour de la demande; condamner la ville et l'État aux dépens, attendu qu'il a été reconnu par les experts et le conseil de préfecture que les dommages avaient été causés par la disposition défectueuse des ouvrages construits par la ville et par l'État; que le montant du préjudice souffert par le réclamant, évalué à 10.825 francs par les experts, s'élevait en réalité à 25.000 francs; que les travaux ont été exécutés conjointement par l'État et par la ville de Marseille, et que, dès lors, l'État et la ville doivent être condamnés solidairement au payement de l'indemnité;

Vu les observations du ministre des travaux publics, tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué, attendu que, ni l'État ni la ville de Marseille ne sauraient être rendus responsables des conséquences d'une inondation qui a eu pour cause un cas de force majeure; que d'ailleurs les travaux ayant été entrepris en commun par la ville et par l'État, toutes les charges qui peuvent résulter des dits travaux doivent être supportées par l'une et l'autre des parties intéressées;

Vu le mémoire additionnel présenté pour la ville de Marseille, par lequel la dite ville, par les motifs indiqués ci-dessus, et en outre par celui qu'il n'aurait été dressé aucun procès-verbal de la visite des lieux opérée par le conseil de préfecture le 22 juin 1869, et que quatre membres du dit conseil auraient pris part à la décision, tandis que trois membres seulement avaient assisté à la visite des lieux, déclare persister dans ses précédentes conclusions;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que le ministre des travaux publics reconnaît que les travaux de la plage d'Arène ont été exécutés conjointement par l'État et par la ville de Marseille et que, dès lors, si une indemnité était allouée au profit du sieur Caire, elle devait être supportée solidairement par l'État et par la ville;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'avis des experts, d'une part, que l'inondation, cause des dommages éprouvés par le sieur Caire, doit être attribuée à des circonstances de force majeure qui ont occasionné l'accumulation des eaux dans la propriété du sieur Arnaud; d'autre part, que la propriété du sieur Caire n'aurait pas été inondée si les eaux, amenées brusquement dans le lit du ruisseau des Aygalades par la chute d'une partie du mur placé sur la rive gauche, avait trouvé immédiatement dans la mer l'issue qui existait avant la construction de l'égout des Aygalades ou si cet égout leur avait offert un débouché suffisant; qu'il suit de là que l'État et la ville de Marseille, dont les travaux ont modifié la situation des lieux, doivent être déclarés

responsables, dans une certaine mesure, des dommages éprouvés par le sieur Caire;

Considérant que les dits dommages ont été évalués par les experts à 10.825 francs et qu'il n'est pas justifié que cette appréciation soit erronée; que, dans les circonstances de l'affaire, il sera fait une équitable appréciation de la responsabilité incombant à l'État et à la ville, en fixant à 5.000 francs l'indemnité qu'ils seront tenus de payer au sieur Caire;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que, sans qu'il soit besoin d'examiner les moyens de forme invoqués par la ville requérante, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué, de condamner l'État et la ville de Marseille, solidairement, à payer au sieur Caire une indemnité de 5.000 francs, avec intérêts à partir du jour où il justifiera avoir fait la demande des dits intérêts; de décider que le montant de l'indemnité sera supporté par l'État et par la ville dans la même proportion que les dépenses d'exécution des travaux effectués conjointement par eux sur la plage d'Arène; de condamner en outre l'État et la ville au payement des frais d'expertise;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône, du 29 juin 1869, est annulé.

2. L'État et la ville de Marseille seront tenus solidairement et chacun pour une part proportionnelle à leur contribution dans les dépenses d'exécution des travaux de la plage d'Arène, de payer au sieur Caire une indemnité de 5.000 francs avec intérêts à partir du jour de la demande des dits intérêts.

3. L'État et la ville sont condamnés solidairement au payement des frais d'expertise et aux dépens, qui seront partagés entre eux par moitié. (Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 18)

[26 juillet 1872.]

Travaux publics. — Décompte. — Somme perçue en trop par l'entrepreneur. — Restitution ordonnée. — Demande de sursis non justifiée. — Rejet. — (Sieur Henri Chérel.)

Vu la requête présentée pour le sieur Chérel, entrepreneur de travaux publics, et tendant à ce qu'il plaise au Conseil ordonner par

provision, sursis immédiat à l'exécution d'un arrêté du 17 mai 1872, par lequel le conseil de préfecture de l'Eure a condamné le dit sieur Chérel à restituer au département une somme de 159.337f,48 qu'il aurait perçue en trop sur le montant des travaux exécutés par lui pour le compte du département de l'Eure à l'asile des aliénés d'Évreux;

Vu le mémoire en défense produit pour le département de l'Eure, représenté par son préfet en exercice, le 17 juin 1872 et tendant au rejet de la requête, à moins que le sieur Chérel ne fournisse bonne et valable caution;

Vu le décret du 22 juillet 1806; la loi du 10 août 1871;

Considérant que la demande du sieur Chérel n'est pas suffisamment justifiée. (Rejet.)

(N° 19)

[26 juillet 1872.]

Travaux publics. — Décompte. — Département. — Somme perçue en trop par l'entrepreneur sur le montant des travaux et par l'architecte sur ses honoraires. — Restitution ordonnée. — Architecte condamné à la garantie. — Demande de sursis non justifiée. — Rejet. — (Sieur Bourguignon.)

Vu la requête présentée pour le sieur Bourguignon, architecte, tendant à ce qu'il plaise au Conseil ordonner par provision, sursis immédiat à l'exécution d'un arrêté du 17 mai 1872, par lequel le conseil de préfecture de l'Eure, statuant sur l'action dirigée par le département de l'Eure contre le sieur Chérel, entrepreneur de travaux de maçonnerie et de terrassement de l'asile des aliénés d'Évreux, et contre le sieur Bourguignon, architecte chargé de la surveillance des dits travaux : 1° a condamné le dit sieur Bourguignon à garantir le département de l'Eure, en cas d'insolvabilité du sieur Chérel, du payement de la somme de 159.337f,48 au remboursement de laquelle le dit sieur Chérel a été condamné au profit du département de l'Eure ; 2° a condamné le dit sieur Bourguignon à payer au département de l'Eure une somme de 45.093f,70 qu'il aurait perçue en trop sur ses honoraires;

Vu les observations en défense présentées pour le département

de l'Eure, représenté par son préfet en exercice, le 1er juillet 1872, et tendant au rejet de la requête, à moins que le sieur Bourguignon ne fournisse bonne et valable caution;

Vu le décret du 22 juillet 1806; la loi du 10 août 1871;

Considérant que la demande du sieur Bourguignon n'est pas justifiée. (Rejet.)

(N° 20)

[26 juillet 1872.]

Travaux publics. — Extraction de matériaux. — Prix des matériaux extraits. — Dommages divers. — Interprétation d'un précédent arrêté du conseil de préfecture. — Chose jugée. — (Sieur Prével.) *— Décidé, par interprétation d'un précédent arrêté, qu'en fixant le prix des matériaux extraits d'une carrière et l'indemnité due pour dommages de toute nature, le conseil de préfecture n'avait entendu faire réserve du droit à une autre indemnité au profit du réclamant que pour les dommages qui ne seraient pas la conséquence directe et nécessaire de l'exploitation.*

Vu le duplicata produit à la suite de l'incendie du palais du Conseil d'État des requêtes présentées par le sieur Prével, propriétaire au Val-Saint-Pair (Manche), et tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 15 janvier 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Manche a refusé de lui allouer une indemnité à raison des dommages qu'il prétendait avoir été causés à sa propriété par les extractions de matériaux opérées dans la carrière de Changeons qui lui appartient, pour l'entretien des chemins vicinaux de la commune de Saint-Pair, par le motif que cette indemnité formerait double emploi avec le prix des matériaux extraits qui a été payé au requérant; ce faisant, attendu que la carrière de Changeons a été occupée dès l'année 1857; que par arrêté du 20 février 1863 le conseil de préfecture de la Manche : 1° a alloué au requérant une somme de 400 francs, représentant le prix des matériaux extraits jusqu'en 1862, et la réparation des dommages de toute nature causés à sa propriété depuis cette époque, notamment les frais nécessités par le remblai de la carrière; 2° a fixé à 0f,10 par mètre cube le prix des matériaux qui seraient extraits à

partir de 1862; 3° a fait toutes réserves au sujet des dommages qui pourraient être occasionnés par la continuation de l'exploitation de la carrière; que, par cette dernière disposition, l'arrêté précité du 20 février 1863 aurait reconnu qu'une indemnité était due au sieur Prével, en sus du prix des matériaux extraits, à raison des dommages de toute nature qui seraient causés à sa propriété, notamment pour les frais nécessités par le rétablissement des lieux en leur état primitif; que les experts désignés à l'effet d'évaluer cette indemnité l'ont fixé à 533f,86; que, dès lors, en refusant d'allouer au sieur Prével la dite indemnité par le motif qu'elle ferait double emploi avec le prix des matériaux extraits, le conseil de préfecture a violé la chose jugée par l'arrêté précité du 20 février 1863; condamner la commune de Val-Saint-Pair à payer au requérant la dite somme de 533f,86; la condamner en tous les dépens;

Vu la loi du 16 septembre 1807, article 55, et la loi du 21 mai 1836, article 17;

Considérant que la disposition de l'arrêté du 20 février 1863, par laquelle le conseil de préfecture du département de la Manche, après avoir fixé le prix du mètre cube des matériaux qui pourraient être extraits de la carrière de Changeons appartenant au sieur Prével, a déclaré que toutes réserves étaient faites au sujet des dommages qui pourraient être occasionnés par la continuation de l'exploitation de la dite carrière, n'implique pour le sieur Prével, auquel le prix des matériaux extraits dans sa carrière a été payé, que le droit à une indemnité pour les dommages causés à sa propriété qui ne seraient pas la conséquence directe et nécessaire de l'exploitation; que le sieur Prével n'allègue pas qu'aucun dommage de cette nature lui ait été causé; que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture de la Manche, en rejetant sa demande en indemnité, n'a pas violé la chose jugée par l'arrêté précité du 20 février 1863. (Rejet.)

(N° 21)

[8 août 1872.]

Cours d'eau non navigables. — Travaux défensifs. — Curage. — Syndicat de Lancey. — Périmètre spécial. — Périmètre général. — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée; syn-

dicat de Lancey.) — *Décidé que l'étendue d'un périmètre spécial, dressé par la commission syndicale en vue de l'exécution de certains travaux, excédait le périmètre général tel qu'il était délimité sur les plans annexés au décret constitutif du syndicat. — Sont annulés la délibération de la commission relative à la fixation du périmètre spécial et l'arrêté du conseil de préfecture qui l'a homologuée.*

Vu la requête présentée pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée tendant à faire annuler un arrêté, du 2 novembre 1869, par lequel le conseil de préfecture de l'Isère : 1° a homologué le rapport d'expert dressé pour les diverses opérations relatives à l'établissement du périmètre spécial du ruisseau de Gièves, en exécution de la disposition de l'article 44 du décret du 18 octobre 1862, constitutif du syndicat de Lancey, à Grenoble, aux termes de laquelle la commission spéciale a la faculté d'établir des périmètres spéciaux pour l'exécution des travaux dont l'utilité serait limitée à une partie du territoire syndiqué; et 2° a rejeté l'opposition formée par la compagnie requérante qui a été comprise dans le périmètre de Gièves, à raison des terrains de la voie ferrée de Grenoble à Montmélian, classés dans les deuxième et troisième catégorie, et estimés 50.000 francs l'hectare; ce faisant, attendu, d'une part, que l'article 44 précité du décret du 18 octobre 1862 porte expressément que les périmètres spéciaux, dont il prévoit et autorise la création, ne pourront en aucun cas excéder les limites du périmètre général du syndicat de Lancey; que ces limites ont été indiquées au plan annexé au dit décret à l'aide de lignes rouges au nord, à l'est et à l'ouest, et d'une ligne bleue tracée au midi et dénommées au dit plan : limite des terrains submersibles; qu'il est constant que le périmètre spécial tracé pour le ruisseau de Gièves excède cette limite; et qu'ainsi il a été établi en violation de la prescription formelle du décret constitutif de l'association; attendu, d'autre part, que si l'article 1er du décret précité a déclaré dissoutes les associations syndicales précédemment constituées sur le territoire du syndicat de Lancey cette mesure a eu seulement pour but de confier la direction des divers travaux à une commission syndicale unique, et n'a pas eu pour effet, ainsi qu'il est indiqué dans l'article 47, de modifier, pour les travaux de curage des cours d'eau traversant ou bordant le périmètre de l'association, le mode d'exécution établi conformément aux usages locaux, aux anciens règlements et règlements d'administration publique établis en vertu des lois des 14 floréal

an XI et 16 septembre 1807; qu'ainsi les travaux de curage du ruisseau de Gièves devaient s'effectuer comme par le passé, et que néanmoins, l'établissement du périmètre et le classement des parcelles syndiquées avaient pour conséquence de modifier profondément l'ancien mode de curage de ce cours d'eau ; attendu, en outre et subsidiairement, qu'en admettant que le périmètre spécial de Gièves n'ait pas été établi en violation des prescriptions formelles du décret de 1862, la compagnie requérante ne pouvait être assujettie à aucune contribution, soit parce que les terrains du chemin de fer n'étaient exposés à aucune sorte de danger, soit parce qu'à raison de la hauteur de la chaussée, des matériaux qui la composent, des plantations qui y ont été faites, des fossés d'écoulement situés à gauche et à droite de la voie, la dite compagnie était sans intérêt dans les travaux de curage ou autres qui pouvaient être exécutés sur le ruisseau de Gièves; plus subsidiairement, attendu que, dans tous les cas, la compagnie ne pouvait être imposée que pour la valeur des terrains sur lesquels la voie a été établie et d'après les évaluations données par l'expert aux terrains limitrophes et non suivant la valeur de la chaussée, des travaux d'art et de la voie; et que les parcelles imposables, dont la contenance inexactement fixée par l'expert, n'était que de 3 hectares 9 ares 45 centiares, devaient être rangées dans la dernière classe, et non dans la deuxième et la troisième, ainsi que l'avait proposé l'expert; déclarer nul l'arrêté attaqué, ensemble l'expertise et la délibération du syndicat relatives à la formation du périmètre spécial du ruisseau de Gièves ; subsidiairement, dire que les terrains du chemin de fer de Grenoble à Montmélian ont été à tort compris dans ce périmètre; plus subsidiairement, décider que la compagnie ne doit être imposée que pour les terrains sur lesquels a été établie la voie, déduction faite de la valeur de la chaussée, des travaux d'art et de la voie, et que les dits terrains doivent être rangés dans la dernière classe ;

Vu les observations en défense présentées au nom du syndicat de Lancey à Grenoble, tendant au rejet de la requête de la compagnie du chemin de Paris à Lyon et à la Méditerranée, attendu : 1° que le plan annexé au décret du 18 octobre 1862 ne renfermait pas d'indication sur la limite sud du périmètre des terrains syndiqués; que cette limite résultait de la disposition naturelle des lieux et s'étendait jusqu'au pied du coteau de Lancey, en comprenant tous les terrains intéressés aux travaux ; que la ligne bleue, appelée limite des terrains submersibles, n'était qu'une indication approximative des points extrêmes atteints par les eaux de l'Isère,

et ne déterminait nullement le périmètre du syndicat; 2° que s'il est vrai que l'article 47 du décret précité de 1862 a prescrit d'exécuter les travaux de curage des cours d'eau traversant ou bordant le périmètre de l'association conformément aux anciens usages et règlements établis en vertu des lois des 14 floréal an XI et 16 septembre 1807, et s'est borné à attribuer au syndicat de Lancey la direction des travaux ainsi exécutés, cette disposition ne faisait pas obstacle à ce que le syndicat entreprît des travaux plus considérables, tels que l'élargissement du lit, la création et la conservation des ouvrages de défense pour les divers affluents de l'Isère que c'était précisément en prévision de semblables opérations, que l'article 44 autorisait l'établissement de périmètres spéciaux; qu'ainsi le syndicat était fondé à établir, pour le ruisseau de Gièves, un périmètre spécial, sans tenir compte du périmètre de l'ancien syndicat de Gièves et de l'ancien classement des propriétés intéressées au curage en vue duquel avait été institué ce syndicat; 3° que la compagnie requérante avait grand intérêt au bon entretien des digues et du lit du ruisseau de Gièves, dont les eaux pouvaient, en cas de rupture des berges, atteindre les terrains du chemin de fer, et produire des affouillements et des corrosions; 4° que, conformément à la jurisprudence, les terrains appartenant à la compagnie avaient été imposés pour la valeur du sol et celle de la voie, et que la dite compagnie n'était pas fondée à soutenir que la valeur des terrains avant l'établissement de la ligne ferrée devait seule entrer en compte; 5° qu'enfin, la valeur de 50.000 fr. par hectare n'était pas exagérée, et qu'il n'y avait pas lieu de modifier le classement des diverses parcelles, tel qu'il avait été fixé par l'expert;

Vu la loi du 14 floréal an XI, celle du 16 septembre 1807; celle du 21 juin 1865;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres griefs de la réclamation de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée :

Considérant que la compagnie requérante soutient que le périmètre spécial du ruisseau de Gièves excède les limites du périmètre général du syndicat de Lancey à Grenoble; et qu'ainsi il a été établi en violation de la prescription formelle de l'article 44 du décret constitutif de l'association de Lancey, du 18 octobre 1862; qu'elle se fonde sur ce que les limites du périmètre général étaient indiquées sur le plan annexé au dit décret, au nord, à l'est et à l'ouest par une ligne rouge; au midi par une ligne bleue dénommée limite des terrains submersibles; et qu'il est constant que le pé-

rimètre spécial de Gièves comprend des terrains situés en dehors de ces limites au delà de la dite ligne bleue; que ces terrains sont les plus exposés aux effets des eaux du ruisseau de Gièves, et que c'est dans cette partie du périmètre spécial que s'effectuent les travaux de canalisation et de défense les plus considérables ;

Considérant que, pour repousser cette affirmation, le syndicat de Lancey, à Grenoble, allègue que la ligne bleue, figurée sur le plan comme limite des terrains submersibles, ne constitue pas une délimitation du périmètre général, dans cette partie de la vallée, mais seulement une indication approximative des points extrêmes atteints par les eaux de l'Isère et recouverts par ses eaux ; que si, au nord, à l'est et à l'ouest, la délimitation du périmètre général a été indiquée sur le plan par des lignes rouges, au midi, au contraire, cette délimitation n'a été faite que par l'indication graphique des montagnes qui ferment cette partie de la vallée de l'Isère, et que, sur ce point, la limite du périmètre syndical résulte de la disposition naturelle des lieux, et s'étend jusqu'au pied du coteau de Lancey, en comprenant tous les terrains qui sont reconnus avoir intérêt aux travaux ;

Mais considérant qu'une semblable allégation est contraire aux énonciations du décret constitutif de l'association de Lancey à Grenoble, desquelles il résulte expressément que le périmètre du syndicat a été complétement et limitativement déterminé au plan y annexé, comprenant tous les terrains qui sont présumés devoir profiter des travaux ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que le plan soumis à l'enquête et annexé au décret du 18 octobre 1862 comprenait tous les terrains qui étaient présumés devoir profiter des travaux ; que sur le dit plan, la limite du périmètre est indiquée au nord, à l'est et à l'ouest par une ligne teintée en rose ; et qu'il existe au midi une ligne teintée en bleu, se reliant à la ligne rose ; à gauche, près des glacis de la place de Grenoble, à droite, près du hameau de Gièves ; que cette ligne est appelée limite des terrains submersibles ; et qu'il n'existe au dit plan aucune autre indication de la limite du périmètre dans cette partie de la vallée ; que, dans ces circonstances, la compagnie requérante est fondée à soutenir que c'est à cette limite que le décret du 18 octobre 1862 a entendu arrêter le périmètre général de l'association de Lancey à Grenoble, sauf à celle-ci à provoquer de l'autorité compétente, s'il est survenu des circonstances nouvelles de nature à motiver cette demande, telles modifications

qu'elle jugera convenable dans le périmètre ainsi arrêté et dans la classification des propriétés;

Considérant que si, aux termes des articles 43 et 44 du décret constitutif de l'association de Lancey, le syndicat pouvait établir un périmètre spécial pour l'exécution, sur le ruisseau de Gièves, des travaux dont l'utilité était limitée à une partie du territoire, ce périmètre ne pouvait, en aucun cas, excéder les limites du périmètre général fixé sur le plan annexé au décret; qu'il est constant et que le syndicat ne conteste pas que, dans les limites du périmètre spécial ont été comprises diverses parcelles appartenant aux sections B et C de la matrice cadastrale de la commune de Martin-d'Hyères, et à la section E de la matrice de la commune de Gièves; que ces parcelles ne sont pas comprises dans le périmètre général du syndicat de Lancey, tel qu'il est reconnu par le présent décret avoir été fixé sur le plan annexé au décret du 18 octobre 1862; qu'il suit de là que la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est fondée à soutenir que le périmètre spécial de Gièves a été établi en violation de la disposition de l'article 44 du décret du 18 octobre 1862 précité, et à demander de ce chef l'annulation de l'arrêté attaqué qui a homologué le rapport d'expert et la délibération de la commission syndicale relatifs à la détermination de ce périmètre. (Arrêté annulé, ainsi que la délibération de la commission syndicale relative à la fixation du périmètre spécial de Gièves.)

(N° 22)

[8 août 1872.]

Travaux publics. — Construction d'égout. — Interdiction d'accès. — Maison de commerce. — Diminution de la vente. — Supplément d'instruction. — Travaux de grande voirie à Paris. — Ingénieur en chef tiers-expert de droit. — Serment. — Tierce-expertise annulée en partie. — Tierce-expertise insuffisante. — (Sieur Laurent.) — *Lorsqu'il s'agit d'apprécier les dommages causés par l'exécution de travaux de grande voirie (dans l'espèce, reconstruction d'égout dans une rue de Paris), l'ingénieur en chef est de droit tiers-expert (loi du* 16 *septembre* 1807, *art.* 56, § 1er), *et n'est pas tenu de prêter serment. — Lorsque le tiers-expert a fait porter son examen*

sur des points dont les premiers experts n'avaient pas été saisis, la tierce-expertise peut être annulée partiellement sur ces chefs. Le conseil de préfecture a pu statuer sur les autres points dont les experts étaient régulièrement saisis par l'arrêté interlocutoire. — En présence de l'insuffisance des réponses faites par le tiers-expert aux questions formulées dans l'arrêté interlocutoire, un supplément de tierce-expertise est ordonné pour vérifier s'il y a eu interdiction d'accès à la maison et, en cas d'affirmative, évaluer l'indemnité.— Le procès-verbal sera déposé au greffe de la section du contentieux du Conseil d'Etat.

Vu la requête présentée pour le sieur Laurent, boulanger, domicilié à Paris, rue de Meaux, nº 2, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 4 août 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a rejeté sa demande en indemnité formée contre la ville de Paris, à raison du préjudice que lui auraient causé les travaux de reconstruction de l'égout de la rue de Meaux; ce faisant, et attendu que le conseil de préfecture, par un arrêté interlocutoire, du 6 novembre 1867, a ordonné une expertise à l'effet : 1° de constater l'existence, la nature et l'étendue du dommage que le dit sieur Laurent prétendait avoir éprouvé dans son industrie par suite de la construction de l'égout de la rue de Meaux; 2° d'évaluer l'indemnité qu'il conviendrait de lui allouer s'il était établi qu'il y avait eu impossibilité d'accès plus ou moins prolongée, et avaries causées aux marchandises par l'irruption des eaux des canaux municipaux; attendu que les experts désignés par les parties n'ayant pu se mettre d'accord, l'ingénieur en chef a procédé à la tierce-expertise, qu'il s'est borné à déclarer qu'il était évident que le requérant n'avait perdu aucune marchandise, et qu'il n'était pas certain qu'il eût été entravé dans son commerce; mais qu'en raison de la gêne ultérieurement éprouvée par suite de la pose d'étais, il a conclu à l'allocation d'une indemnité de 300 francs; attendu que le conseil de préfecture, ayant annulé la tierce-expertise comme prématurée sur ce dernier chef, dont les premiers experts n'avaient pas été saisis, ne pouvait la maintenir sur les autres, et qu'ainsi, il a statué en l'absence d'une tierce-expertise, obligatoire par suite du désaccord des parties; que, d'ailleurs, en ordonnant, par son arrêté interlocutoire, la vérification de faits tels que l'impossibilité d'accès et les avaries, le conseil avait reconnu que les dommages allégués ne constituaient pas simplement, comme il résulte de son nouvel arrêté, un de ces troubles momentanés que les riverains des voies publiques sont tenus, aux termes

de l'article 650 du Code civil, de supporter sans indemnité, à titre de servitude légale; qu'ainsi, il a violé la chose jugée; par ces motifs, condamner la ville de Paris à lui payer la somme de 2.000 francs, avec intérêts et dépens; subsidiairement la somme de 560 francs, fixée par l'expert du requérant, ou celle de 300 francs fixée par le tiers-expert; plus subsidiairement, renvoyer les parties devant le conseil de préfecture, pour y être statué ce qu'il appartiendra, après de nouvelles expertises, ou au moins une nouvelle tierce-expertise;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Paris, tendant au rejet du pourvoi, par ces motifs que le conseil de préfecture, en annulant le rapport de tierce-expertise sur le chef dont les premiers experts n'avaient point été saisis, l'a maintenu avec raison dans les parties relatives aux chefs qu'ils étaient chargés d'examiner; que le tiers-expert a répondu nettement aux deux questions posées par l'arrêté interlocutoire; qu'il résulte de ces conclusions que le requérant n'avait justifié d'aucuns dommages, autres que le trouble momentané dont il est tenu de supporter l'inconvénient à titre de servitude légale; et que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture, reconnaissant que la preuve du préjudice exceptionnel dont il avait ordonné la vérification n'était point faite, pouvait, sans violer la chose jugée, décharger la ville de toute responsabilité;

Vu le mémoire en réplique, du 10 février 1872, par lequel le sieur Laurent, tout en persistant dans ses conclusions précédentes, conclut, en outre, subsidiairement à ce qu'il plaise au Conseil annuler, en la forme, l'arrêté attaqué, et renvoyer les parties devant le conseil de préfecture, attendu que l'ingénieur en chef n'était pas tiers-expert de droit, en matière de travaux de ville; qu'il a négligé de prêter serment, que le rapport indivisible de tierce-expertise tombait tout entier par suite d'une annulation partielle;

Vu le mémoire en réplique présenté pour la ville de Paris le 14 juin 1872, tendant au rejet des nouvelles conclusions du requérant, par ce motif que le deuxième paragraphe de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 n'est pas applicable aux travaux entrepris dans les rues de Paris, qui sont classés dans la grande voirie;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Sur le moyen tiré de ce que le tiers-expert n'aurait pas été désigné par le préfet et n'aurait pas prêté serment :

Considérant que les travaux d'égout exécutés dans la rue de Meaux rentraient dans la catégorie des travaux prévus au § 1er de

l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807; que, dès lors, le tiers-expert était de droit l'ingénieur en chef qui, en procédant à la tierce-expertise, a accompli un acte de ses fonctions pour lequel il n'était pas tenu de prêter serment;

Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture aurait statué, en se fondant sur les conclusions d'une tierce-expertise dont il avait prononcé en partie la nullité :

Considérant que l'annulation de la tierce-expertise, sur les chefs dont l'examen n'avait pas été déféré aux premiers experts, ne faisait pas obstacle à ce que le conseil de préfecture statuât, s'il y avait lieu, conformément aux conclusions présentées sur les chefs dont ils étaient régulièrement saisis par l'arrêté interlocutoire;

Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture aurait statué, sans faire procéder à une tierce-expertise obligatoire :

Considérant que l'ingénieur en chef s'est rendu sur les lieux en qualité de tiers-expert et qu'il a exprimé son opinion dans un procès-verbal sur les avis des deux premiers experts en désaccord, qu'ainsi le conseil de préfecture n'était pas tenu, avant de statuer, de faire procéder à une nouvelle tierce-expertise ;

Sur le moyen tiré de ce que le tiers-expert n'aurait pas répondu aux questions formulées par le dispositif de l'arrêté interlocutoire :

Considérant qu'aux termes du dit arrêté, les experts devaient évaluer l'indemnité qu'il conviendrait d'allouer au requérant, s'il était établi qu'il y avait eu impossibilité d'accès plus ou moins prolongée; que le tiers-expert se borne à déclarer qu'il n'est pas certain que le requérant ait été entravé dans son commerce; qu'il résulte cependant d'un procès-verbal de constat, dressé le 26 novembre 1866, que des hommes, apostés par l'entrepreneur aux abords de la maison, empêchaient de passer devant cette maison et même d'y entrer; que le requérant allègue, en se fondant sur le relevé de ses livres de commerce, une diminution de vente notable; que, dans ces circonstances, le tiers-expert n'a pas examiné quelle était la disposition des travaux, quelles mesures de sécurité les entrepreneurs étaient obligés de prendre; qu'il n'a fourni aucun renseignement permettant au conseil de préfecture d'apprécier si l'accès de la maison avait été interdit, et si l'interdiction d'accès, constatée par le procès-verbal du 26 novembre 1866, en admettant qu'elle fût établie, était un fait accidentel ou si elle devait être observée pendant toute la durée des travaux; qu'ainsi il y avait lieu, avant faire droit sur le fond, d'ordonner qu'il serait procédé à un supplément de tierce-expertise;

Art. 1er. Il sera procédé par le tiers-expert à un supplément d'expertise à l'effet de vérifier s'il y a eu interdiction d'accès dans la maison et quelle en a été la durée, et, en cas d'affirmative, d'évaluer le quantum de l'indemnité qui serait due pour ce motif.

2. Le procès-verbal de tierce-expertise sera déposé au greffe de la section du contentieux, pour être statué ce qu'il appartiendra.

3. Les dépens sont réservés, pour être supportés par la partie qui succombera en fin de cause.

(N° 23)

[8 août 1872.]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. — Pont sous remblai. — Débouché insuffisant. — Inondation. — Force majeure. — Moulin. — Blés avariés. — Chemin intercepté. — Chômage. — Perte de clientèle. — Indemnités. — Appréciation. — (Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre le sieur Levier.)

Vu la requête présentée pour la compagnie concessionnaire des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du conseil de préfecture de Saône-et-Loire, du 4 mars précédent, en la disposition par laquelle il a alloué une indemnité de 2.317 francs au sieur Levier, meunier à Montreau-les-Mines, à raison du préjudice que lui aurait causé l'inondation du ruisseau du Plessis survenue le 27 juin 1867; ce faisant, attendu, en droit, que la compagnie avait donné au débouché du pont établi sous le remblai de la voie ferrée pour le passage de ce ruisseau et d'un chemin qui dessert le moulin du sieur Levier, une ouverture supérieure à celle du pont établie en aval sous le canal du Centre; que cette ouverture avait été calculée sur les quantités d'eau fournies par les plus fortes inondations connues, et que l'inondation de 1867, produite par une trombe, constituait un cas de force majeure que la compagnie n'avait pu prévoir; attendu, en fait, que les dommages que le sieur Levier prétend avoir éprouvés ne sont pas même justifiés, que celui-ci ne prouve pas que l'eau ait envahi le rez-de-chaussée de son moulin et avarié les sacs de blé qui y étaient déposés, que si le chemin

établi sous le pont a été dégradé et n'a pu être rendu à la circulation que le 7 février 1868, le sieur Levier n'avait sur ce chemin aucun droit privé et qu'il a toujours pu accéder à son moulin par d'autres chemins praticables pour les voitures, que chaque année le moulin cessait de fonctionner pendant les mois de septembre et d'octobre, durant lesquels le sieur Levier employait son personnel et son matériel au battage des grains, qu'enfin la diminution de clientèle éprouvée par le meunier provenait de causes antérieures et étrangères à l'interruption de la circulation sous le pont du Plessis; dire qu'aucune indemnité n'est due au sieur Levier et le condamner aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Levier, le 9 mars 1872 et tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par le motif que l'inondation de 1867 a été inférieure à celle de 1856 qui n'avait causé aucun dégât; que si elle a produit des dommages, c'est à cause de l'insuffisance du débonché du pont établi sous le chemin de fer qui était notamment inférieur à celui du pont existant sous le canal du Centre; qu'ainsi la compagnie, ayant par sa faute aggravé les conséquences de l'inondation, ne peut exciper de ce qu'il y aurait eu cas de force majeure; que le sieur Levier avait un droit personnel à se servir du chemin passant sous le pont du Plessis qui constituait la seule issue de son usine suffisamment en état d'entretien pour les besoins de l'exploitation; qu'enfin l'indemnité allouée n'est même pas assez élevée pour le dédommager des préjudices de toute sorte qu'il a éprouvés;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Sur la question de savoir si l'inondation de 1867 constitue un cas de force majeure dont les conséquences ne peuvent être mises à la charge de la compagnie:

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'aucune des inondations antérieures à l'établissement du chemin de fer n'avait causé de dommage au moulin du sieur Levier, ni au chemin qui y conduit; que l'inondation de 1867 n'a pas été plus forte que celle de 1856, mais que le débouché du pont établi sous le remblai de la voie ferrée a été insuffisant pour donner passage aux eaux; que, dès lors, la compagnie doit indemniser le sieur Levier des dommages qu'il a éprouvés par suite de l'insuffisance de ce débouché;

Sur la fixation de l'indemnité:

En ce qui concerne la détérioration des sacs de blé déposés au rez-de-chaussée du moulin:

Considérant que le tiers-expert, après visite des lieux, a constaté

que les eaux avaient pénétré dans ce rez-de-chaussée et y avaient avarié les blés, et qu'on ne justifie pas que la somme de 50 francs allouée de ce chef, conformément à l'avis du tiers-expert, soit exagérée ;

En ce qui concerne la perte de bénéfices résultant de ce que le chemin d'accès passant sous le pont du chemin de fer aurait été impraticable du 27 juin 1867 au 7 février 1868 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ce chemin était, à cette époque, le seul qui permît de transporter facilement les grains au moulin et d'en rapporter les farines, et que l'interruption de la circulation sur cette voie rendait presque impossible l'exploitation de cette usine ; qu'ainsi elle constituait un dommage de nature à donner ouverture à un droit à indemnité, mais que, des renseignements fournis par le tiers-expert, il résulte que, chaque année, pendant les mois de septembre et d'octobre, le moulin cessait de fonctionner, parce que le sieur Levier employait son personnel et son matériel au battage des grains au moyen d'une machine ; qu'il résulte de là que c'est à tort que le conseil de préfecture, pour le calcul de l'indemnité, a retranché des deux cent vingt-cinq journées pendant lesquelles le chemin a été impraticable, trente journées seulement ; qu'il y a lieu de porter cette réduction à soixante journées et de calculer l'indemnité sur cent soixante-cinq journées ; différence en moins 6f,50 × 30 = 195 francs ;

En ce qui concerne la perte de clientèle :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que si l'interruption du chemin dont il s'agit a contribué d'une manière notable à diminuer la clientèle du moulin du sieur Levier, elle n'a pas été la seule cause de cette diminution ; que, dans ces circonstances, il y a lieu de réduire de 1.000 francs à 500 francs l'indemnité à allouer de ce chef ;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que la compagnie ayant refusé toute indemnité, c'est avec raison que le conseil de préfecture a laissé à sa charge tous les frais d'expertise. (Indemnité réduite à la somme de 1.622f,50. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la compagnie rejeté. Il sera fait masse des dépens qui seront supportés, moitié par la compagnie, moitié par le sieur Levier.)

(N° 24)

[8 août 1872.]

Travaux publics. — Extraction. — Domaine clos. — Parcelles séparées par une voie ferrée. — Fossés avec levée de terre, pieux et fils de fer. — Compagnie de chemin de fer. — Entrepreneur. — Intervention. — (Dame veuve Ledoux.) — *Décidé que certaines parcelles, faisant partie d'un domaine qui se compose de bâtiments d'habitation et d'exploitation et d'une ferme, étaient comprises dans l'enceinte générale de la propriété, et, par suite, exemptes de la servitude d'extraction de matériaux, quoiqu'elles soient séparées des bâtiments par une voie ferrée en construction; ces parcelles restant d'ailleurs en communication avec le surplus du domaine par trois passages à niveau et un passage souterrain affectés à l'usage exclusif du propriétaire. — On objectait que les bâtiments et leurs dépendances immédiates étaient entourés d'un mur qui formait un enclos, seul exempt de la servitude; que l'ouverture de portes pour donner accès sur les terres n'interrompait pas la continuité de ce mur et ne permettait pas d'étendre l'exemption jusqu'aux limites de la clôture générale, ne consistant en certains points qu'en fossés avec bourrelets de terre, garnis de pieux ou d'arbres et de fils de fer destinés à retenir les bestiaux. — Il est déclaré que l'ensemble du domaine est entouré de clôtures équivalentes à des murs selon les usages du pays.—Application des arrêts du Conseil des* 7 *septembre* 1755 *et* 20 *mars* 1780 (*). — *Lorsque des arrêtés préfectoraux autorisant des extractions de matériaux ont été rendus au profit d'une compagnie de chemin de fer, l'entrepreneur, qui a passé un marché avec cette compagnie, n'a pas qualité pour intervenir devant le Conseil d'Etat dans une instance pendante entre la compagnie et le propriétaire du terrain où les fouilles doivent avoir lieu, et demander le maintien des arrêtés.*

Vu la requête présentée par madame veuve Ledoux, agissant tant en son nom personnel que comme tutrice de ses enfants mi-

(*) Voir un arrêt du 31 décembre 1869 (de Janzé). *Annales*, 1870, p. 594.

neurs, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 22 mars 1872, par lequel le conseil de préfecture du département de l'Eure, statuant sur sa réclamation contre deux arrêtés préfectoraux, rendus les 2 février et 22 mars 1872, pour autoriser la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons à extraire du ballast dans des parcelles faisant partie d'un enclos dit le Parc et sis commune de Garennes, l'a rejetée par ces motifs : que la clôture générale de la propriété est insuffisante pour en défendre l'accès, que la parcelle désignée pour l'extraction est séparée des bâtiments d'habitation par la voie du chemin de fer d'intérêt local en construction et que ces bâtiments sont eux-mêmes entourés, avec les jardins et les terres qui en composent les dépendances immédiates, d'un mur distinct et continu formant l'enclos particulier auquel s'applique l'exemption de servitude ; ce faisant, attendu que si le fossé de clôture est réduit du côté de l'est à 1 mètre ou 1^m,20 de largeur et de profondeur, il est bordé d'une levée de terre ainsi que d'une rangée de pieux et d'arbres entre lesquels sont tendus des fils de fer; que la propriété reste indivise, malgré l'ouverture de la voie ferrée qui n'est pas encore livrée à la circulation, puisque la compagnie s'est engagée devant le jury d'expropriation à ménager trois passages à niveau particuliers et à laisser établir un passage souterrain; enfin, que l'existence d'un mur intérieur, percé de portes pour mettre en communication permanente les bâtiments d'exploitation et les terres, n'empêche pas que la propriété ne soit entourée d'une clôture générale suffisante pour la placer tout entière dans un cas d'exemption, interdire les extractions de ballast autorisés par arrêté préfectoral;

Vu le mémoire en défense produit par la compagnie, tendant au rejet du pourvoi par ces motifs : que la levée de terre, sur le bord du fossé du côté de l'est, se réduit à quelques bourrelets formés çà et là par les produits du curage, et qu'un fil de fer destiné à retenir les bestiaux ne suffit pas pour interdire l'accès du dehors; que les facilités accordées par la compagnie à madame veuve Ledoux, pour diminuer le dommage résultant de la traversée du chemin de fer, ne lui offrent qu'une possibilité de communication entre les deux parties de sa propriété désormais séparée par une voie publique ; enfin que les bâtiments et leurs dépendances immédiates étant entourés d'un mur qui forme un enclos exempt de la servitude, l'ouverture de portes pour donner accès sur les terres n'interrompt pas la continuité de ce mur et ne permet pas d'étendre l'exemption jusqu'aux limites de la clôture générale;

Vu la requête en intervention et le mémoire ampliatif, présentés

par le sieur Desroches, entrepreneur pour le compte de la compagnie, le 3 mai et le 18 juin 1872;

Vu les arrêts du Conseil du 7 septembre 1755 et du 20 mars 1780;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche l'intervention du sieur Desroches :

Considérant que les arrêtés préfectoraux des 2 février et 22 mars 1872 ont été rendus au profit de la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons, et que le marché passé par le sieur Desroches avec la compagnie ne lui donne pas qualité pour demander le maintien des dits arrêtés;

Au fond :

Considérant qu'aux termes de l'arrêt du Conseil du 7 septembre 1755, les entrepreneurs de travaux publics peuvent prendre des matériaux, pour l'exécution des travaux dont ils sont adjudicataires, dans tous les lieux qui leur sont indiqués, à l'exception de ceux qui sont fermés de murs ou autres clôtures équivalentes, suivant l'usage du pays;

Considérant que, si cette exception ne peut, aux termes de l'arrêt du conseil du 20 mars 1780, être étendue aux terres labourables et aux autres terres de même nature, quoique closes, elle est néanmoins applicable à tous les terrains qui, compris dans la même clôture qu'une maison d'habitation, doivent en être considérés comme une dépendance;

Considérant que le domaine du Parc, appartenant à la dame veuve Ledoux, comprend : 1° des bâtiments d'habitation et d'exploitation; 2° une ferme; qu'il résulte de l'instruction, et notamment du procès-verbal de visite des lieux, que le tout est entouré de clôtures équivalentes à des murs suivant les usages du pays; que si les parcelles de terrains désignées à la compagnie du chemin de fer, pour y extraire des matériaux, sont séparées des bâtiments par la voie ferrée en construction, elles n'en sont pas moins comprises dans l'enceinte du domaine, dont toutes les parties resteront en communication par trois passages à niveau et un passage souterrain, affectés à l'usage exclusif du propriétaire; qu'ainsi ces parcelles rentrent dans les cas d'exemption prévus par les arrêtés précités; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a maintenu, en faveur de la compagnie du chemin de fer, la faculté d'y extraire des matériaux;

Art. 1er. (Intervention du sieur Desroches déclarée non recevable.)

2. (Arrêté du conseil de préfecture annulé.)

3. Sont annulés les arrêtés des 2 février et 22 mars 1872, par

lesquels le préfet du département de l'Eure a désigné à la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons, pour y extraire des matériaux, des parcelles de terrain faisant partie du domaine du Parc.

4. (Compagnie du chemin de fer condamnée aux dépens, tant de l'instance principale que de l'instance à fin de sursis.)

5. (Dépens de l'intervention à la charge du sieur Desroches.)

(N° 25)

[8 août 1872.]

Voirie (grande). — Route nationale. — Contravention. — Construction sur le mur d'aile d'un pont. — Titres privés. — Plans anciens. — Compétence. — Amnistie. — Frais du procès-verbal. — (Dame d'Arberats.) — *Décidé que l'existence de constructions établies sur le mur d'aile du pont du Gave, à Pau (route nationale de Bordeaux en Espagne), constituait une contravention de grande voirie, nonobstant les anciens titres privés (actes de vente) et les anciens plans d'ingénieurs, dont le propriétaire prétendait faire ressortir un droit acquis à son profit sur le domaine public ; ces actes n'établissaient pas que les constructions aient été appuyées sur le mur d'aile du pont en vertu d'une autorisation régulière. — En conséquence, il n'y avait pas lieu de surseoir à statuer sur l'anticipation jusqu'à ce que l'interprétation des dits actes ait été donnée par l'autorité judiciaire ; la démolition doit être immédiatement ordonnée, sauf à la partie à se retirer devant le ministre des travaux publics pour obtenir, s'il y a lieu, le maintien des dits ouvrages. — Le contrevenant, qui est appelé à profiter du décret d'amnistie du* 14 *août* 1869, *ne peut pas être condamné au frais du procès-verbal.*

Vu le recours formé par le ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 15 décembre 1869, par lequel le conseil de préfecture des Basses-Pyrénées a décidé, en se fondant sur le décret impérial d'amnistie, du 14 août 1869, qu'il n'y avait lieu à statuer sur le procès-verbal de contravention dressé contre la dame d'Arberats à raison d'une maison dont elle est propriétaire à Pau, aux abords du pont du Gave; ce

faisant, attendu que le décret impérial précité ne pouvait faire obstacle à ce que le conseil de préfecture recherchât si la maison de la dame d'Arberats était construite en anticipation sur le domaine public et, au cas de l'affirmative, en ordonnât la démolition, attendu, au fond, qu'il est constant qu'une des façades de la maison dont s'agit est bâtie sur le mur d'aile du pont de la route nationale de Bordeaux en Espagne ; ordonner la démolition des ouvrages construits sur le pont du Gave ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la dame d'Arberats, tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu qu'en présence du décret d'amnistie aucune suite ne pouvait être donnée au procès-verbal de 1868 ; attendu, d'ailleurs, que la maison dela requérante existe depuis un siècle dans sa situation actuelle ; qu'il résulte notamment de deux actes de vente, du 27 juin 1773 et du 14 juin 1782, que les auteurs de la défenderesse ont eu le droit de construire une des façades de la dite maison en appui sur le mur d'aile du pont, rejeter le recours du ministre, surseoir, s'il y a lieu, à statuer jusqu'à ce qu'il ait été procédé par l'autorité judiciaire à l'appréciation des titres de propriété invoqués ; et, statuant sur recours incident, réformer l'arrêté attaqué dans la disposition par laquelle il a condamné l'exposante, malgré le décret d'amnistie précité, à supporter les frais du procès-verbal ;

Vu un nouveau mémoire enregistré le 8 juillet 1870, par lequel la dame d'Arberats déclare produire un plan portant la mention suivante : « Plan en élévation du pont en pierre sur le Gave à la basse ville de Pau, avec les augmentations qu'il convient de faire pour le décorer et pour donner une belle entrée à la ville, présenté à nos seigneurs des états généraux de la province, par nous, ingénieur du roi, inspecteur des ponts et chaussées de la généralité d'Auch, chargé de la direction de ce pont. A Pau, le 11 mai 1739, signé Pallard, » et fait observer que sur le dit plan sont indiqués aux quatre angles du pont quatre pavillons appuyés sur les murs d'ailes ;

Vu l'arrêté du conseil, du 27 février 1765 ; la loi des 19-22 juillet 1791 ; la loi du 29 floréal an X ;

Vu le décret d'amnistie, du 14 août 1869 ;

Sur les conclusions du ministre des travaux publics tendant à ce que l'arrêté du conseil de préfecture des Basses-Pyrénées soit annulé comme ayant fait une fausse application du décret d'amnistie, du 14 août 1869, en décidant qu'il n'y avait lieu de statuer sur le procès-verbal de contravention dressé contre la dame d'Arberats :

Considérant que le décret impérial d'amnistie, du 14 août 1869, a eu pour effet, en ce qui concerne les contraventions en matière de grande voirie, d'accorder remise de l'amende et des frais, mais qu'il ne pouvait faire obstacle à ce que le conseil de préfecture recherchât si les ouvrages, à raison desquels avait été dressé contre la dame d'Arberats le procès-verbal du 10 décembre 1868, constituaient une contravention toujours subsistante aux lois sur la grande voirie à ce qu'il ordonnât, au cas de l'affirmative, la démolition desdits ouvrages ; que, par suite, le ministre est fondé à demander que l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture soit annulé en ce qu'il a été décidé purement et simplement qu'il n'y avait lieu à statuer sur le procès-verbal de contravention dressé contre la dame d'Arberats ;

Au fond :

Considérant que la dame d'Arberats ne conteste pas que la façade de sa maison donnant sur la Gave ne soit appuyée, conformément aux énonciations du procès-verbal, sur le mur d'épaulement du pont de la route nationale de Bordeaux en Espagne, et, par suite, qu'elle ne soit construite en anticipation sur le domaine public ;

Considérant que, pour soutenir que ses auteurs ont eu le droit d'établir la maison dont s'agit dans les conditions ci-dessus indiqués, la dame d'Arberats invoque, d'une part, deux actes notariés, l'un du 17 juin 1773, portant vente par Jean Renoir à Pierre Mignette, l'autre du 14 juin 1782, portant vente par le dit Mignette au sieur Labedens, d'autre part un plan dressé en 1739 par l'ingénieur des ponts et chaussées Pallard pour la construction du pont du Gave et la démolition de ses abords ;

Considérant en ce qui touche les deux contrats de vente, que ces actes privés, alors même qu'il serait vrai que leurs énonciations fussent conformes aux prétentions de la demanderesse, n'ont pu avoir pour effet de conférer à ses auteurs aucun droit sur le domaine public ; qu'ainsi elle n'est pas fondée à se prévaloir des dits actes ni à demander qu'il soit sursis à statuer jusqu'à ce que leur interprétation ait été donnée par l'autorité judiciaire ;

Considérant, en ce qui concerne le plan présenté en 1739 par l'ingénieur Pallard aux états de la province, que, si sur ce plan sont indiqués aux quatre angles du pont des pavillons appuyés sur les murs d'épaulement, il n'est nullement établi que le projet du sieur Pallard ait été approuvé par l'autorité compétente et que, pour le mettre à exécution, il ait été fait concession aux riverains du droit d'appuyer leurs constructions sur les murs d'épaulement ;

'il résulte, au contraire, des actes de vente précités de 1773 et 82, qu'à cette époque, c'est-à-dire quarante ans après la édaction du projet Pallard, la maison appartenant aux auteurs de la dame d'Arberats n'était pas appuyée sur le mur d'aile du pont;

Considérant que de tout ce qui précède il résulte que la dame d'Arberats ne justifie pas que ce soit en vertu d'une autorisation régulière qu'une des façades de sa maison a été construite sur le mur d'aile du pont; que, dès lors, il y a lieu, d'après les lois et règlements ci-dessus visés sur la grande voirie, de décider que la dite dame devra démolir les ouvrages bâtis sur le mur d'aile du pont du Gave, sauf à se retirer devant le ministre des travaux publics à l'effet d'être autorisée, s'il y a lieu, à maintenir les dits ouvrages;

Sur le recours incident de la dame d'Arberats tendant à être déchargée des frais du procès-verbal :

Considérant que la dame d'Arberats est fondée à soutenir que c'est en violation du décret d'amnistie précité que les frais du procès-verbal dressé contre elle, le 10 décembre 1868, ont été mis à sa charge;

Art. 1er. La dame d'Arberats devra démolir les ouvrages établis par elle ou ses auteurs sur le mur d'épaulement du pont du Gave, sauf à elle à se retirer devant le ministre des travaux publics à l'effet d'obtenir, s'il y a lieu, le maintien des dits ouvrages. (Il est accordé à la dame d'Arberats décharge des frais du procès-verbal. Arrêté annulé.)

(N° 26)

[8 août 1872.]

Travaux publics. — Voirie (grande). — Dommages. — Constructic de chemin de fer. — Maison placée à l'angle d'une route nationa et du mur d'épaulement d'un pont. — Exhaussement de la rout — Façade anticipant sur le domaine public. — Contravention. — Amnistie. — (Dame d'Arberats.) — *Pourvoi du ministre des travaux publics contre un arrêté du conseil de préfecture qui a accordé une indemnité, à raison des dommages causés à une maison sur une de ses façades par l'exhaussement du niveau d'une route nationale, sans avoir statué en même temps sur un procès-verbal de contra-*

vention relatif à une autre façade de l'immeuble, qui anticiperait sur le domaine public; — Rejet par le motif que l'évaluation de l'indemnité allouée par le conseil de préfecture était, dans les circonstances de l'affaire, indépendante de la question de savoir si une autre façade de la maison avait été établie en anticipation sur le domaine public, et qu'il n'est pas justifié d'ailleurs que le chiffre de l'indemnité soit exagéré (*).

Vu le duplicata du recours présenté par le ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 19 février 1869, par lequel le conseil de préfecture des Basses-Pyrénées a condamné l'État à payer à la dame d'Arberats une indemnité de 14.987f,60, à raison des dommages causés à une maison qu'elle possède à Pau, sur la route nationale de Bordeaux en Espagne, par les travaux de construction du chemin de fer de Toulouse à Bayonne; ce faisant, attendu que, une des façades de la dite maison étant construite sans autorisation sur le mur d'aile du pont du Gave, dépendant du domaine public, aucune indemnité ne peut être demandée à raison de cette maison; que, du moins, le conseil de préfecture ne pouvait statuer sur la demande en indemité avant de s'être prononcé sur le procès-verbal de contravention dressé contre la dame d'Arberats, le 10 décembre 1868; attendu d'ailleurs que l'exhaussement du sol de la route nationale au devant de la maison, nécessité par le passage du chemin de fer sous le pont du Gave, n'a pas privé la dite maison de ses jours et issues, décharger l'État de la condamnation prononcée contre lui;

Vu le duplicata du mémoire en défense présenté par la dame d'Arberats, tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu, d'une part, que le conseil de préfecture s'est borné à lui accorder une indemnité à raison des dommages causés à la partie de son immeuble, donnant sur la route nationale, par l'exhaussement de la dite route; que l'évaluation de cette indemnité était indépendante de la question de savoir si une autre façade de la maison donnant sur le Gave était bâtie en anticipation sur le domaine

---

(*) Le conseil de préfecture avait décidé, dans l'espèce, qu'il n'y avait pas lieu à statuer sur le procès-verbal de contravention par suite du décret d'amnistie, du 11 août 1869. Le ministre a fait remarquer que ce décret ne devait profiter qu'à la personne même du contrevenant, en le déchargeant des peines encourues par lui, mais qu'il ne pouvait suspendre la réparation du délit. Il invoquait en ce sens la jurisprudence du Conseil d'État. (Voir un arrêt du 30 mars 1870 (Marzelle), *Annales*, 1871, p. 643; et l'arrêt précédent. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

public; que d'ailleurs la contravention alléguée n'existait pas; attendu, d'autre part, que le ministre ne discute pas le chiffre de l'indemnité allouée par le conseil de préfecture, rejeter le recours, allouer à l'exposante les intérêts des intérêts de la somme qui lui est due; condamner l'État aux dépens;

Vu une dépêche, par laquelle le ministre des travaux publics expose qu'il a formé un pourvoi contre un arrêté du conseil de préfecture déclarant qu'il n'y a lieu de statuer sur le procès-verbal de contravention dressé contre la dame d'Arbetrats, et demande qu'il soit sursis à statuer sur le recours ci-dessus visé jusqu'à décision définitive, en ce qui touche la contravention, et persiste d'ailleurs dans ses conclusions;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, celle du 16 septembre 1807;

Considérant que, par son arrêté ci-dessus visé, le conseil de préfecture a écarté les conclusions de la dame d'Arberats, tendant à obtenir une indemnité à raison des dommages causés par les travaux de construction du chemin de fer de Toulouse à Bayonne aux parties de son immeuble établies sur le mur d'épaulement du pont du Gave; que ledit conseil s'est borné à allouer une indemnité à la réclamante, à raison des dommages résultant pour la façade, sise sur la route nationale, de l'exhaussement du niveau de la dite route;

Considérant que l'évaluation de cette indemnité était, dans les circonstances de l'affaire, indépendante de la question de savoir si une autre façade de la maison avait été établie en anticipation sur le domaine public; et que d'ailleurs le ministre ne justifie pas que le chiffre adopté par le conseil de préfecture après trois expertises successives soit exagéré;

Sur les conclusions tendant à obtenir les intérêts des intérêts:

Considérant que la dame d'Arberats a demandé les intérêts des intérêts, le 28 octobre 1869; qu'à cette époque il était échu à son profit plus d'une année d'intérêts;

Art. 1er. Le recours du ministre des travaux publics est rejeté.

2. La dame d'Aberats aura droit, à partir du 28 octobre 1869, aux intérêts des intérêts échus à cette date. (État condamné aux dépens.)

(N° 27)

PERSONNEL.

Janvier, Février et Mars 1874.

INGÉNIEURS.

1° MOUVEMENTS. DÉCISIONS DIVERSES.

12 *janvier* 1874. — M. Ribaucour, ingénieur ordinaire, est désigné, sur la demande de M. le préfet du Var, pour diriger le service de la voirie départementale de ce département.

10 *mars*. — M. Jacquet, ingénieur ordinaire, faisant fonctions d'ingénieur en chef, pour le service de la navigation de la Saône, sera chargé du service ordinaire du département du Rhône, en remplacement de M. Aynard, admis à la retraite.

M. Jacquet remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Conte-Grandchamps, ingénieur en chef, actuellement chargé du service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, sera chargé du service de la navigation de la Saône, en remplacement de M. Jacquet.

Idem. — M. Lancelin (Louis), ingénieur en chef, actuellement chargé du service ordinaire du département du Var, sera chargé du service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, en remplacement de M. Conte-Grandchamps.

14 *mars*. — M. Rascol, ingénieur ordinaire, attaché au service du canal du Rhône au Rhin et à divers services d'études et de contrôle de travaux de chemins de fer, sera attaché en outre au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de M. Bataille, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Widmer, ingénieur ordinaire, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Bergerac et attaché en outre

au service de la navigation de la Dordogne et au contrôle des travaux du chemin de fer de Bergerac au Buisson, sera chargé du service de l'arrondissement d'Honfleur (Calvados), en remplacement de M. Arnoux, mis en congé pour cause de raison de santé.

21 *mars* 1874.—La partie de la Rance maritime et du canal d'Ille-et-Rance, située dans le département des Côtes-du-Nord, à partir de l'extrémité amont du port de Dinan, actuellement confiée à M. l'ingénieur ordinaire Brière, passera dans le service de M. l'ingénieur ordinaire Floucaud de Fourcroy.

La partie de la Vilaine canalisée comprise dans le département d'Ille-et-Vilaine, entre Pont-Réan et l'aval de l'écluse de Malon, actuellement confiée à M. Navereau, conducteur faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, passera dans le service de M. l'ingénieur ordinaire Brière.

30 *mars*. — M. Thévenet, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Granville et attaché aux études du chemin de fer de Sottevast à Coutances, sera attaché en outre au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Lô à Lamballe, en remplacement de M. Dinot, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

31 *mars*. — La résidence de M. Bidault, ingénieur ordinaire, attaché au service de la navigation de la Saône, est transférée de Lyon à Mâcon.

4 *avril*. — M. Holleaux, ingénieur en chef, actuellement chargé du service ordinaire du département de l'Aisne, sera chargé du service de la navigation entre la Belgique et Paris, comprenant le canal Saint-Quentin, la navigation de l'Escaut jusqu'à la frontière, le canal de Mons à Condé, la navigation de l'Oise et de la Sambre canalisée, et le contrôle du canal de la Sambre, en remplacement de M. Lermoyez, décédé.

8 *avril*. — M. Moquet, ingénieur ordinaire, chargé dans le département de Seine-et-Marne du service de l'arrondissement de Meaux, sera chargé du service ordinaire du département de l'Aisne, en remplacement de M. Holleaux.

M. Moquet remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

2° CONGÉ ILLIMITÉ.

28 *mars*. — M. Renaudot, ingénieur ordinaire de 1re classe.

3° DISPONIBILITÉ.

27 *mars*. — M. Tresca, ingénieur ordinaire, de 3e classe.

4° RETRAITES.

		Dates d'exécution.
5 mars 1874.	M. Thoyot, inspecteur général de 2ᵉ classe (limite d'âge).	4 mars 1874.
26 mars 1874.	M. Barreau, inspecteur général de 2ᵉ classe (limite d'âge).	25 mars 1874.
28 mars 1874.	M. Dufresne, inspecteur général de 2ᵉ classe (limite d'âge).	28 mars 1874.
30 mars 1874.	M. Duhoux, ingénieur en chef de 2ᵉ classe (limite d'âge).	29 mars 1874.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs auxiliaires les candidats admissibles ci-après désignés, savoir :

10 *mars* 1874. — M. Masson, détaché au service des eaux et égouts de la ville de Paris.

12 *mars*. — M. Darnet, attaché au service maritime du département du Nord.

18 *mars*. — M. Humblot, attaché au service ordinaire du département de l'Aisne.

19 *mars*. — M. Ségard, attaché au service ordinaire d'Indre-et-Loire.

23 *mars*. —M. Évrard, attaché, dans le département de l'Aisne, au service de la navigation de la Belgique vers Paris.

25 *mars*. — M. Bonnet, détaché au service vicinal du département du Var.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

25 *février*. — M. Finot, conducteur de 4ᵉ classe, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, est mis à la disposition de M. le préfet du département de la Loire pour être employé au service municipal de la ville de Saint-Étienne. Il sera considéré comme étant en service détaché.

2 *mars* 1874.—Est acceptée la démission de M. Cliet, conducteur de 4e classe, au service ordinaire de Seine-et-Marne.

Idem. — M. Baqué, conducteur de 4e classe, au service ordinaire de Seine-et-Oise, passe au service de construction du chemin de fer d'Épinay à Luzarches, même département.

Idem. — M. Duclos, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est attaché au service ordinaire de Seine-et-Oise.

Idem. — M. Tiné, conducteur de 4e classe en Algérie (département d'Oran), est mis à la disposition de M. le ministre de la marine et des colonies pour être employé au service des ponts et chaussées dans l'île Mayotte.

6 *mars.* — M. Bobard, conducteur auxiliaire attaché, dans le département du Rhône, au service de la navigation de la Saône, passe dans le département de Saône-et-Loire, au même service.

12 *mars.* — M. Lucasson, conducteur de 3e classe en disponibilité, est remis en activité et attaché au service ordinaire des Basses-Pyrénées.

Idem. — M. Charon, conducteur de 3e classe au service ordinaire des Deux-Sèvres, passe au service de la navigation de la Loire (3e section), dans le département de Maine-et-Loire.

Idem. — M. Monin, conducteur de 2e classe à la liquidation du canal des houillères de la Sarre, passe au canal de la Marne au Rhin, dans le département de Meurthe-et-Moselle.

14 *mars.* — M. Brémon, conducteur auxiliaire au service ordinaire de Seine-et-Marne, passe dans le département de la Seine, au service du chemin de fer de ceinture autour de Paris (rive gauche).

18 *mars.* — M. Mougenot, conducteur de 2e classe au service ordinaire du département de la Corse, est mis en congé pour raisons de santé.

Idem. — M. Lua, conducteur de 3e classe au service ordinaire du département de l'Aisne, passe au service ordinaire du département de la Marne.

Idem. — MM. Lautier et Veloppé, conducteurs de 2e classe, et Martin (François), conducteur auxiliaire au service ordinaire de la Loire-Inférieure, passent au service de la navigation de la Loire (4e section), même département.

Idem. — MM. Levesque, conducteur de 2e classe, Guichet et Bertrand, conducteurs de 4e classe, et Hervé, conducteur auxiliaire au service de la navigation de la Loire (4e section), passent au service ordinaire de la Loire-Inférieure.

19 *mars* 1874. — M. Roth, conducteur de 3e classe, au service de liquidation du canal des houillères de la Sarre, passe au service du canal de la Marne au Rhin, dans le département de Meurthe-et-Moselle.

20 *mars*. — M. Lignier, conducteur de 4e classe sans emploi, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Hellio, conducteur de 4e classe au service ordinaire des Côtes-du-Nord, passe au service de l'Algérie (département d'Oran).

Idem. — M. Dornier, conducteur auxiliaire au service du canal de Nantes à Brest, dans le département du Morbihan, passe au service de l'Algérie (département d'Oran).

Idem. — M. Lauzanne, conducteur auxiliaire au service ordinaire des Hautes-Alpes, passe au service de l'Algérie (département d'Oran).

Idem. — M. Berthier, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de l'Allier, est mis à la disposition du ministre de la marine et des colonies pour être employé au service des ponts et chaussées dans la Nouvelle-Calédonie.

Idem. — M. Écoiffier, conducteur de 4e classe en Algérie, est mis à la disposition du ministre de la marine et des colonies pour être employé au service des ponts et chaussées dans la Nouvelle-Calédonie.

21 *mars*. — M. Laran, conducteur de 4e classe au service ordinaire des Hautes-Pyrénées, passe, dans le département de Tarn-et-Garonne, au service de la navigation de la Garonne.

23 *mars*. — M. Luce, conducteur de 4e classe, est mis à la disposition du préfet du Rhône pour être employé au service municipal de la ville de Lyon. Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. de la Préverie, conducteur principal en congé illimité, est remis en activité et attaché au service ordinaire de la Haute-Garonne.

25 *mars*. — Est acceptée la démission de M. Fiévet, conducteur auxiliaire au service ordinaire du département du Nord.

Idem. — M. Lambert, conducteur de 2e classe, précédemment en Cochinchine, passe au service ordinaire de la Corse.

26 *mars*. — M. Laffargue, conducteur de 4e classe en congé illimité, est remis en activité et attaché au service ordinaire des Basses-Alpes.

3° RETRAITES.

		Dates d'exécution.
20 mars 1874.	M. Fougeray, conducteur principal, Maine-et-Loire, service ordinaire.	1er avril 1874.
Idem.	M. Pradines, conducteur de 1re cl. en disponibilité.	1er avril 1874.
Idem.	M. Poirot, conducteur de 1re classe, Morbihan, serv. ordinaire (M. Poirot est nommé conducteur principal honoraire).	1er mai 1874.
23 mars 1874.	M. Dorsaz, conducteur principal, Alpes-Maritimes, service ordinaire.	1er avril 1874.
Idem.	M. Letellier, conducteur de 1re cl., Seine-et-Marne, service ordinaire.	1er mai 1874.

4° DÉCÈS.

	Dates du décès.
M. Leconte, conducteur principal au service maritime de la Seine-Inférieure.	28 janv. 1874.
M. Rivière, conducteur de 3e classe au service ordinaire de l'Orne.	20 mars 1874.

L'Éditeur-Gérant, Dunod. — Paris. Imp. Arnous de Rivière et Ce, r. Racine, 26.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 28)

[8 novembre 1872.]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Syndicat. — Usine. — Bief. — Etendue du remous. — Obligation de l'usinier. — Frais d'expertise. — Barrage. — Dommage aux usines. — Indemnité. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Ministère d'avocat obligatoire. — (Sieur Michelot.) — *Les intéressés au curage des cours d'eau non navigables ni flottables doivent contribuer aux dépenses proportionnellement à l'avantage qu'ils en retirent (loi du* 14 *floréal an XI).— Un arrêté préfectoral, qui constitue en association syndicale les intéressés au curage, n'a pas pu déroger à ce principe en mettant les frais à la charge des usiniers dans toute l'étendue du remous en amont de leurs usines. — Cette disposition ne fait pas obstacle à ce que les autres intéressés soient appelés à contribuer aux dépenses. — Répartition de la dépense entre les propriétaires de terrains submersibles, les riverains et les usiniers. — Les pourvois au Conseil d'Etat ne peuvent être présentés que par le ministère d'un avocat au Conseil (décret du* 22 *juillet* 1806, *art.* 1). — *Il est vrai que des lois postérieures ont autorisé les parties à présenter directement leurs pourvois dans certains cas. Mais les demandes en indemnité à raison de dommages résultant de travaux publics (dans l'espèce, diminution de force motrice par l'établissement d'un barrage en amont de l'usine) ne rentrent pas dans ces exceptions. — Pourvoi déclaré non recevable. — Partage, par moitié, des frais d'une expertise ayant eu pour objet une demande en réduction de taxes qui a été accueillie et une demande d'indemnité qui a été rejetée.*

Vu la requête présentée pour le sieur Michelot, propriétaire du moulin d'Izaure, tendant à ce qu'il plaise annuler un arrêté du 23 février 1870, par lequel le conseil de préfecture de la Côte-d'Or a rejeté ses demandes tendant à obtenir : 1° une réduction de la taxe à laquelle il a été imposé, sur le rôle du syndicat con-

stitué pour le curage des cours d'eau situés sur le territoire de la commune d'Izaure, pour sa part contributive dans les frais de curage pour la rivière la Varaude, opéré en 1868; 2° une indemnité à raison du dommage résultant pour lui de l'établissement d'un barrage en amont de son usine et de l'approfondissement du bief de son moulin, par suite du curage; ce faisant, attendu que sa part, dans les frais de curage, a été calculée sur l'ancienne étendue du bief de son moulin, alors qu'un barrage avait été construit, pour l'établissement d'un lavoir à 520 mètres en amont de l'usine et que les travaux exécutés dans le lit de la rivière lui ont causé une perte de force motrice, réduire sa cotisation de 528f,55 à 68f,05, et lui allouer une indemnité annuelle de 360 francs;

Vu l'arrêté attaqué portant que la demande en réduction est rejetée par le motif que, d'après l'article 29 de l'arrêté préfectoral du 28 février 1857, qui a constitué le syndicat, le sieur Michelot aurait dû supporter la totalité des frais de curage dans l'étendue du remous de son usine et que ces frais se sont élevés à une somme supérieure à celle qui lui est réclamée;

Vu le mémoire en défense présenté par le syndicat chargé du curage des cours d'eau de la commune d'Izaure, tendant au rejet du pourvoi, par le motif que, si la forme dans laquelle il avait été procédé à la répartition des dépenses pouvait faire croire que la contribution exigée du sieur Michelot se rapportait aux travaux exécutés dans toute l'étendue de la rivière, cette contribution ne représentait en réalité que les dépenses effectuées dans une étendue de 400 mètres et qui doivent rester à sa charge aux termes d'un ancien acte de vente ;

Vu les observations du ministre des travaux publics, les rapports d'ingénieurs et l'avis du conseil général des ponts et chaussées transmis par le ministre;

Vu l'arrêté du préfet de la Côte-d'Or, du 28 février 1857, portant constitution en association syndicale des intéressés au curage des cours d'eau dans la commune d'Izaure, notamment l'article 29 ainsi conçu : « Les dépenses de curage et de faucardement, sauf « les droits ou servitudes contraires, seront supportées par les pro- « priétaires des terrains submersibles ou arrosables, riverains ou « non, chacun en proportion des avantages qu'il en retirera; les « propriétaires d'usines et de barrages supporteront les dits frais « *dans l'étendue du remous* produit par leur retenue d'eau. A « cet effet, il sera dressé dans chaque commune, par les soins du « syndicat, un état général des terrains submersibles ou riverains « intéressés au curage, ainsi que des usines et autres ouvrages

« qui retiennent le cours des eaux, avec délimitation contradic-
« toire de l'étendue du remous de chaque établissement ; cet état
« mettra à la charge de chaque intéressé une portion déterminée
« des travaux dont il sera fait, en outre, quand cela paraîtra né-
« cessaire, une évaluation en argent ; »

Vu la loi du 14 floréal an XI ;

Vu le décret du 22 juillet 1806, article 1er ;

Sur la demande d'indemnité à raison d'une perte de force motrice qui aurait été causée à l'usine du sieur Michelot :

Considérant que, d'après l'article 1er du décret du 22 juillet 1806, les pourvois au Conseil d'État ne peuvent être présentés que par le ministère d'un avocat audit conseil : que si les lois postérieures ont autorisé les parties à présenter directement leurs pourvois dans certains cas déterminés, notamment en matière de contributions directes et de taxes assimilées, les demandes en indemnité à raison de dommages résultant de l'exécution de travaux publics ne rentrent dans aucune de ces exceptions ;

Sur la demande en réduction de taxe :

Considérant que, d'après la loi du 14 floréal an XI, les intéressés au curage des cours d'eau non navigables, ni flottables, doivent contribuer aux dépenses, chacun en proportion de l'avantage qu'il retirera des travaux ; que l'article 29 de l'arrêté constitutif du syndicat de la commune d'Izaure dont les termes sont rappelés ci-dessus, n'aurait pu et n'a pas entendu déroger à ce principe en mettant à la charge des usiniers les frais de curage dans l'étendue du remous des eaux et que cette disposition ne fait pas obstacle à ce que les autres intéressés soient appelés à contribuer aux dépenses ; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture, se fondant sur cet article, a rejeté la réclamation du sieur Michelot, par le motif que les frais faits dans l'étendue du bief du moulin du requérant dépasseraient la somme qui a été mise à sa charge ;

Considérant que le syndicat, chargé, en l'absence de tout réglement ou usage local, de répartir la dépense entre les intéressés, a décidé que les frais seraient supportés, 6 dixièmes par le propriétaires des terrains submersibles ou arrosables, 2 dixièmes par les riverains, 2 dixièmes par les usiniers, et qu'il n'est pas allégué que ces bases, acceptées d'ailleurs par le requérant, ne soient pas conformes aux dispositions de la loi du 14 floréal an XI ;

Considérant qu'il est établi par l'instruction que la somme de 446f.95 imposé au sieur Michelot, en qualité d'usinier, représentait les 2 dixièmes de la dépense effectuée pour le curage de la rivière la Varaude, en amont de son moulin sur une longueur de

1.532m,60, qui formait anciennement le bief de son usine; mais qu'actuellement, par suite de l'établissement d'un barrage en travers de la rivière en amont du moulin, le bief n'a plus qu'une étendue de 520 mètres;

Considérant que la dépense du curage effectué dans cette partie de la rivière doit être fixée à 962f,65, dont le cinquième est 192f,53; qu'ainsi la cotisation due par le sieur Michelot, en qualité d'usinier, doit être réduite à cette somme;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que le sieur Michelot, ayant obtenu la réduction de sa taxe, doit être déchargé des frais de l'expertise à laquelle à donné lieu sa demande en réduction;

Mais considérant que l'expertise à laquelle il a été procédé le 23 juillet 1870 ne portait pas seulement sur cette demande; qu'elle avait également pour objet une demande d'indemnité qui a été rejetée par le conseil de préfecture; que, dans ces circonstances, il y a lieu de laisser à la charge du requérant la moitié des frais de cette expertise;

Art. 1er. La taxe à laquelle le sieur Michelot a éte imposé sur le rôle du syndicat de la commune d'Izauze, en qualité d'usinier, pour sa part dans les frais de curage de la rivière de Varaude, opéré en 1868, est réduite de 446f,95 à 192f,53.

2. (Frais d'expertise supportés moitié par le sieur Michelot, moitié par le syndicat.)

3. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

4. (Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 29)

[22 novembre 1872.]

Cours d'eau non navigables. — Dommages aux usines. — Prises d'eau pour l'alimentation du canal de l'Aisne à la Marne. — Filature. — Indemnités diverses. — Intérêts. — Frais d'expertise. — (Sieur Defrance.) *— Appréciation des divers éléments d'indemnité. — Quantité d'eau nécessaire pour faire marcher l'usine. — Travail produit. — Quantités enlevées. — Pertes par infiltrations dans le lit du canal en contre-bas. — Débit moyen de la rivière. — Egouts d'une ville et affluents. — Expériences faites. — Diminution de*

force motrice. — Assortiment. — Variations fréquentes et imprévues. — Fractions de force motrice non utilisables. — Travail empêché. — Prix de ce travail. — Preuves. — Factures. — Incendie de l'usine. — Date de la reconstruction. — Chômage indépendant des prises d'eau. — Dépréciation de l'usine. — Location plus difficile. — Machine à vapeur. — Dépense d'entretien et de combustible. — Intérêts alloués du jour où ils ont été demandés.

Vu la requête présentée pour le sieur Defrance, manufacturier, demeurant à Fismes, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 18 février 1870, par lequel le conseil de préfecture de la Marne a fixé à 6.851f,67 l'indemnité à lui due à raison des dommages causés à son usine dite *le Roland*, par les prises d'eau pratiquées dans la Vesle, l'Aisne et la Marne; ce faisant, attendu que l'arrêté attaqué aurait attribué un débit trop considérable à la rivière, par suite d'erreurs commises dans le calcul des quantités d'eau fournies entre la ville de Reims et le Roland par les égouts de la ville et par divers affluents, qu'il aurait évalué, d'après les quantités d'eau effectivement distraites de la rivière, sans tenir compte ni des préjudices résultant des variations continuelles impossibles à prévoir dans la force du moteur hydraulique, ni de l'impossibilité où était l'usinier de profiter de cette force toutes les fois qu'elle était insuffisante pour faire marcher simultanément toutes les pièces constituant un assortiment; que, pour évaluer les bénéfices dont le requérant a été privé par suite de la diminution de sa production, il aurait à tort admis que les prix payés par échée de laine étaient inférieurs d'un demi-centime à ceux qui étaient payés dans les filatures de la ville de Reims; qu'il aurait refusé de tenir compte des pertes éprouvées depuis le mois de juin 1861 jusqu'en janvier 1864, sous le prétexte que l'usine, incendiée en 1860, n'avait pas été remise en activité avant cette dernière date, alors qu'elle était en état de fonctionner depuis le mois de juin 1861, et que la dépréciation causée aux usines de la Vesle par les prises d'eau pratiquées par l'administration avait seule empêché le requérant de trouver un locataire; attendu enfin que l'indemnité allouée, pour la période de septembre 1864 jusqu'au jour où l'usine a cessé d'être exploitée directement par le requérant, et qui doit être déterminée d'après la dépense à laquelle a donné lieu l'emploi d'une machine à vapeur installée par celui-ci, a été calculée sur le nombre des jours pendant lesquels cette machine aurait dû fonctionner pour produire la quantité d'ouvrage que les prises d'eau ont empêché le moteur hydraulique

de fournir, sans tenir compte des frais auxquels a donné lieu l'obligation de tenir cette machine constamment en état de fonctionner et de la faire marcher par périodes très-courtes, quelquefois d'un petit nombre d'heures seulement, allouer au requérant la somme de 65.000 francs, subsidiairement celle de 47.384 francs, avec les intérêts du jour où ils ont été demandés, et condamner l'État à supporter les frais d'expertise et de tierce-expertise et les dépens ; ensemble le tableau produit par le sieur Defrance à l'appui de sa requête et contenant le relevé des factures de cent deux affaires faites par lui en 1864 et 1865;

Vu les observations du ministre des travaux publics, tendant au rejet du pourvoi, par le motif que les pertes éprouvées depuis plusieurs années par les usiniers de la Vesle proviennent, pour la majeure partie, de la diminution naturelle des eaux de cette rivière; que la difficulté qu'a éprouvée le sieur Defrance à louer son usine provient surtout de cette cause et aussi des défauts d'aménagement et d'outillage, et que les différentes allégations du requérant sont contraires aux résultats de l'instruction, ensemble les rapports d'ingénieurs transmis par le ministre à l'appui de ses observations ;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Defrance, par lequel il déclare persister dans ses conclusions par les motifs énoncés dans sa requête et par ce motif, en outre, que la diminution des eaux de la Vesle attribuée par l'administration à des causes naturelles proviendrait des filtrations qui ont lieu dans le canal de l'Aisne à la Marne, dont le lit a été creusé à quelques mètres seulement de celui de la rivière, en contre-bas et dans un sol très-perméable;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807 ;

En ce qui concerne l'indemnité due pour dommages causés à l'usine de Roland depuis le commencement des détournements d'eau pratiqués dans la Vesle par suite de la création du canal de l'Aisne à la Marne jusqu'au 1er septembre 1864, époque à laquelle une machine à vapeur a été installée dans cette filature :

Considérant que cette indemnité doit représenter le prix que le sieur Defrance aurait retiré du travail que la diminution de la force motrice de son usine l'a empêché d'effectuer ; que les parties sont d'accord sur la quantité d'eau nécessaire à la marche de l'usine et sur le travail que peut produire une quantité d'eau déterminée ; que, pour régler l'indemnité, il reste à fixer : 1° les quantités d'eau enlevées à la rivière ; 2° les quantités arrivant à l'usine, une fois ces détournements opérés ; 3° la quantité de travail que la diminu-

tion de force motrice a empêché de produire; 4° le prix que l'usinier aurait retiré de ce travail;

Sur la quantité d'eau enlevée à la rivière :

Considérant que, dans tout le cours de l'instruction, le sieur Defrance n'avait signalé comme cause de diminution dans le volume des eaux que les prises opérées dans la rivière pour l'alimentation du canal; que les experts avaient été d'accord pour accepter comme base de leurs calculs les relevés de prises d'eau faits par les agents de l'administration; que le requérant a pour la première fois, dans sa réponse aux observations du ministre sur son pourvoi au Conseil d'État, allégué qu'une partie notable des eaux de la rivière passait, par infiltration, dans le lit du canal qui la longe à peu de distance et en contre-bas; qu'il est impossible de s'arrêter à une allégation présentée aussi tardivement, et qu'il y a lieu d'accepter, comme représentant les détournements d'eau, les tableaux dressés par les experts;

Sur le débit de la rivière au Roland :

Considérant que ce débit n'ayant pas été constaté, par des expériences directes, aux différents moments où ont eu lieu des prises d'eau, ne peut être actuellement déterminé qu'en prenant le débit de la rivière à Reims, qui est connu, et en y ajoutant celui des affluents que la rivière reçoit entre cette ville et la filature et celui des égouts de la dite ville;

Considérant, d'une part, que, pour calculer le débit des affluents, l'expert de l'administration a écarté celles des expériences faites à différentes époques qui donnaient pour résultats les plus forts débits et qui, par suite, étaient les moins avantageuses pour le requérant; qu'il s'est attaché uniquement à celle qui était le plus favorable ou sieur Defrance, et qui avait été faite le 22 décembre 1853 par le conducteur des ponts et chaussées Lallement; que pour combattre les chiffres qui résultaient de cette expérience, le requérant se borne à soutenir que cet agent aurait comparé, avec le débit pris au Roland le 22 décembre 1853, celui que fournissait la rivière à Reims le 30 janvier de l'année suivante;

Mais considérant que cette allégation, à l'appui de laquelle aucune justification n'est produite, est contredite par tous les documents de l'instruction et notamment par le procès-verbal du 3 janvier 1854, duquel il résulte que les opérations du conducteur Lallement étaient closes à cette date;

Considérant, d'autre part, que le débit moyen de 200 litres attribués aux égouts de la ville de Reims résulte de constatations suc-

cessives faites par un ingénieur des ponts et chaussées en 1864, et que le requérant n'oppose à cette évaluation que des critiques peu précises et non justifiées; qu'ainsi, pour le débit de la Vesle au Roland, il y a lieu d'adopter les calculs de l'expert de l'administration;

Sur le calcul de la quantité de travail que les pertes de force motrice ont empêché de produire :

Considérant que le requérant prétend que l'ensemble de machines formant un assortiment et exigeant pour marcher une force motrice de 3 chevaux-vapeur ne peut fonctionner que simultanément, et que, dès lors, toute prise qui ne laissait pas entière cette force de 3 chevaux mettait l'usinier dans l'impossibilité d'utiliser la fraction qui restait disponible; que cette allégation est contredite par l'instruction;

Mais considérant que c'est à tort que l'administration ne compte comme perdue pour l'usinier que la quantité d'eau effectivement détournée par les prises; qu'en effet elle a reconnu elle-même dans l'instruction que les fractions de force motrice inférieures à un demi-cheval-vapeur ne pouvaient pas être utilisées; que, d'autre part, les variations fréquentes et impossibles à prévoir qui se produisaient dans la force du moteur hydraulique troublaient l'organisation du travail et amenaient ainsi des pertes d'eau et de temps; que, par ces motifs, il y a lieu d'augmenter d'un tiers les quantités de force motrice que l'expert de l'administration a proposé de considérer comme perdues pour la production ;

Sur le prix du travail :

Considérant que les experts ont été d'accord pour dresser le tableau des prix moyens payés, par échée de laine, aux filatures situées dans la ville de Reims et pour constater que ces prix étaient diminués d'un demi-centime, pour celles qui étaient situées, comme le Roland, dans la campagne, à une certaine distance de la ville; que le sieur Defrance, qui n'avait pu leur fournir ni livres ni renseignements sur ses opérations, a présenté à l'appui de son pourvoi en résumé des factures qu'il aurait réunies depuis l'expertise d'après lequel les prix proposés par les experts seraient inférieurs à ceux qui lui étaient payés par ses clients;

Mais considérant que ce résumé ne comprend qu'une période de temps très-restreinte et dont une partie notable est postérieure à l'installation d'une machine à vapeur dans la filature; qu'il n'est même pas justifié qu'il contienne la totalité des opérations effectuées pendant cette période ; que, dans ces circonstances, ce document ne peut prévaloir contre les résultats des recherches faites

par les experts et qui se rapportent à toutes les années pour lesquelles le sieur Defrance réclame une indemnité;

Considérant que de ce qui précède, il résulte que, pour toutes les périodes auxquelles se rapportent les indemnités proposées par l'expert de l'administration, c'est-à-dire que le temps écoulé du commencement des prises jusqu'au 10 novembre 1860 et du 12 janvier 1864 jusqu'à l'installation de la machine à vapeur, il y a lieu d'allouer au requérant la somme de 3.911f,85 offerte par ledit expert, augmentée d'un tiers, 1.303f,95, soit en tout 5.215f,80.

Sur les conclusions du requérant, tendant à faire décider que c'est à tort que l'expert de l'administration lui avait refusé toute indemnité à raison des prises opérées depuis l'époque où son usine détruite par un incendie a été reconstruite jusqu'au 12 janvier 1864 :

Considérant que ce refus est fondé sur ce que le sieur Defrance n'ayant repris qu'à cette dernière date l'exploitation de son usine, les prises pratiquées pendant qu'elle était en chômage ne lui auraient causé aucun préjudice;

Mais considérant qu'il est établi par l'instruction que, dès le mois de juin 1861, l'usine était affichée en location ; que si l'impossibilité où a été le sieur Defrance de louer cette usine et qui l'a obligé à en entreprendre personnellement l'exploitation en 1864, ne provenait pas uniquement des prises d'eau pratiquées dans la Vesle pour l'alimentation du canal de l'Aisne à la Marne, la dépréciation causée par ces prises a notablement contribué à empêcher le requérant de trouver un locataire; que ce préjudice est de nature à donner ouverture à son profit à un droit à indemnité, et qu'il y a lieu de lui allouer de ce chef une somme de 4.120 francs;

En ce qui concerne l'indemnité à allouer, pour dommages éprouvés depuis le 1er septembre 1864 jusqu'à la location de l'usine en 1865 :

Considérant que le sieur Defrance ayant établi une machine à vapeur a pu, pendant cette période, exécuter tout le travail que comportait l'installation de son usine et que l'indemnité doit représenter la différence entre les frais qu'il aurait eu à snpporter, s'il avait pu se servir de son moteur hydraulique, et ceux que lui a coûtés l'emploi de sa machine ;

Considérant que l'expert de l'administration n'a tenu compte que de la durée pendant laquelle cette machine aurait dû être allumée pour fournir la quantité de travail que les prises d'eau ont empêché de produire en se servant du moteur hydraulique, sans s'occuper ni des frais auxquels donnait lieu l'obligation de

tenir la machine toujours prête pour le cas où le débit de la rivière viendrait à être diminué par des prises imprévues, ni de la consommation inutile de combustible et des dépenses diverses qui avaient lieu chaque fois qu'il fallait allumer la machine pour un travail de courte durée ; que l'ingénieur, dans son rapport du 16 juin 1866, avait pris toutes ces circonstances en considération et qu'il y a lieu, adoptant ses propositions qui se rapprochaient sensiblement de l'avis de l'expert du sieur Defrance, d'allouer à celui-ci, de ce chef, une somme de 1.656 francs; que de tout ce qui précède il résulte que l'indemnité totale due au sieur Defrance, fixée à 6.851f,67 par le conseil de préfecture, doit être portée à 10.991f,81 ;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que le sieur Defrance a droit aux intérêts des sommes qui lui sont dues à partir du 20 janvier 1870, jour où il les a demandés pour la première fois devant le conseil de préfecture ;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant qu'avant l'expertise, l'administration avait offert la somme de 6.851f,67 au sieur Defrance qui en avait demandé 48.000, demande qu'il a ensuite élevée jusqu'à 70.000 francs; qu'en présence de l'exagération de cette demande, il n'y a pas lieu de réformer la disposition de l'arrêté attaqué qui a laissé à sa charge les frais et honoraires de l'expert désigné par lui ;

Art. 1er. L'indemnité due au sieur Defrance par l'État à raison des dommages résultant, pour l'usine dite le Roland, des prises d'eau pratiquées dans la Vesle pour l'alimentation du canal de l'Aisne à la Marne, depuis l'ouverture de ce canal jusqu'à la location de l'usine en 1865, est fixée à la somme de 10.991f,80 qui portera intérêt à son profit à partir du 20 janvier 1870... (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Defrance rejeté. Dépens supportés par l'État.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre civile.)

(N° 30)

[5 mai 1873.]

Expropriation pour cause d'utilité publique.— Eléments d'indemnité. Procès-verbal des opérations du jury.— Erreur matérielle.—(Sieurs Maillard, Tambon et Maynaud.) — *L'indemnité d'expropriation ne doit comprendre que le dommage actuel et certain causé à l'exproprié ; elle ne peut s'étendre au dommage incertain et éventuel qui ne serait pas la conséquence directe, immédiate et nécessaire de l'expropriation. — En conséquence, c'est à bon droit qu'un magistrat directeur a décidé que le jury, en statuant sur le montant d'une indemnité due à un exproprié par une compagnie de chemins de fer, n'avait pas à prendre en considération le droit de la compagnie d'interdire éventuellement l'exploitation de carrières non comprises dans la zone expropriée, tous les droits des parties étant d'ailleurs réservés. — L'erreur matérielle de noms dans le procès-verbal ne vicie pas les opérations du jury.*

NOTICE.

Les sieurs *Maillard*, *Tambon* et *Maynaud* sont propriétaires, dans l'arrondissement de Gap, de carrières qui, suivant eux, produisent du marbre. Ces carrières sont situées à proximité de la route nationale de Valence à Sisteron. Une partie du sol qui les contient dut être expropriée sur la poursuite de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour l'établissement d'un chemin de fer de Cavaillon à Gap. Après l'accomplissement des formalités d'expropriation, le jury se réunit à Gap, sous la direction du vice-président du tribunal de première instance de cette ville, pour statuer sur le règlement des indemnités. Au cours des opérations, *Maillard* et consorts ayant élevé la prétention d'être indemnisés, non-seulement à raison de la portion de leur terrain comprise dans la zone expropriée, mais aussi à raison du

dommage qu'ils pourraient éprouver, si dans l'avenir la compagnie usait de son droit d'interdire l'exploitation du surplus de leur carrière, situé en dehors de cette zone, celle-ci prit des conclusions tendant à ce que les jurés ne fussent pas interrogés à ce sujet par le magistrat directeur. *Maillard* et consorts conclurent de leur côté à ce que la question fût posée. Sur ce débat, le magistrat directeur rendit une ordonnance motivée par laquelle il décida que, dans la fixation des indemnités réclamées par *Maillard* et autres, le jury n'aurait pas à prendre en considération l'éventualité de l'interdiction d'exploitation de la carrière en dehors de la zone expropriée. A la suite de cette décision, le jury prononça sur les indemnités et n'en alloua que pour le terrain compris dans la zone expropriée, sans tenir compte de l'éventualité de la prohibition de l'exploitation de la carrière située en dehors de cette zone.

Il est à remarquer que cette décision fut rendue par dix jurés, dont la liste est transcrite dans le procès-verbal des opérations, et qu'elle porte la signature d'un juré, le sieur *Reynaud*, qui ne figure pas sur cette liste.

Maillard et consorts, disant agir dans un intérêt commun, mais sans solidarité, se sont pourvus en cassation, tant contre l'ordonnance du magistrat directeur qui a refusé de poser au jury une question relative à l'indemnité du dommage dont ils se prétendaient menacés, pour le cas où l'exploitation de la partie de leur carrière située en dehors de la zone expropriée leur serait interdite, que contre la décision du jury, et l'ordonnance d'envoi en possession qui en a été la suite.

Leur pourvoi se fonde sur deux moyens ainsi formulés : 1° violation des articles 38 et 39 de la loi du 3 mai 1841, excès de pouvoir, en ce que le magistrat directeur a refusé de poser une question d'indemnité pour un dommage résultant directement de l'expropriation ; 2° violation des articles 34, § 4, 35, 38 et 41 de la même loi, en ce que la décision du jury porte la signature d'une personne qui n'avait pas droit d'y figurer.

ARRÊT.

La Cour,

Sur le premier moyen du pourvoi :

Attendu qu'il est constaté, en fait, que le dommage à raison duquel les demandeurs en cassation prétendaient qu'une question d'indemnité devait être posée au jury par le magistrat directeur, n'était qu'une éventualité subordonnée à l'usage que la compagnie

expropriante pourrait faire, dans l'avenir, de son droit d'interdire l'exploitation de la partie de leur carrière située en dehors de la zone expropriée ;

Attendu, en droit, qu'il est de principe que l'indemnité d'expropriation ne doit comprendre que le dommage actuel et certain causé à l'exproprié, et qu'elle ne peut s'étendre au dommage incertain et éventuel qni ne serait pas la conséquence directe, immédiate et nécessaire de l'expropriation ;

Attendu qu'en décidant, par application de ce principe, que le jury n'aurait pas à prendre en considération l'éventualité de l'interdiction de l'exploitation des carrières non comprises dans la zone expropriée, et en réservant aux parties tous leurs droits à cet égard, pour les faire valoir, le cas échéant, devant le juge compétent, le magistrat directeur n'a pas violé par l'ordonnance attaquée les articles 38 et 39 de la loi du 3 mai 1841, et n'a commis aucun excès de pouvoir ;

Sur le deuxième moyen :

Attendu que, si d'après le procès-verbal des opérations du jury, le nom du sieur Raymond figure au lieu de celui du sieur Reynaud, sur la liste du jury de jugement arrêtée au nombre de dix jurés par le magistrat directeur, c'est par suite d'une erreur matérielle dont la preuve résulte manifestement de l'ensemble des constatations du même procès-verbal ; qu'il est certain que c'est le sieur Reynaud, et non le sieur Raymond, qui a pris part à la décision qu'il a signée ; qu'ainsi le moyen manque en fait ;

Par ces motifs, rejette, etc.

En ce qui touche la demande de Maynaud, en restitution de la deuxième amende par lui consignée le 27 avril 1873 :

Attendu que, d'après la propre déclaration dudit Maynaud, cette seconde consignation a pour objet une décision du jury autre que celle contre laquelle il s'est pourvu conjointement avec Maillard et Tambon, décision qui a statué séparément et distinctement sur l'indemnité par lui prétendue, pour une parcelle portant le n° 79, et qui a dû être l'objet d'un pourvoi particulier nécessitant la consignation d'une amende spéciale ; qu'il n'y a lieu, dès lors, d'ordonner la restitution éventuellement demandée ;

Le condamne au payement de cette deuxième amende.

(N° 31)

[5 mai 1873.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Pouvoirs. — Renouvellement de la liste. — (Sieur Mayran.) — *Est sans qualité pour régler les indemnités dues en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique le jury qui, au lieu d'être pris sur la liste dressée par le conseil général dans sa dernière session, a été choisi sur la liste de l'année précédente.*

NOTICE.

Pourvoi de Jean *Mayran*, bourrelier, demeurant à Toulouse, contre une décision du jury d'expropriation de l'arrondissement de Toulouse, du 2 septembre 1872.

La ville de Toulouse a exproprié *Mayran* d'un terrain nécessaire au prolongement de la rue Longitudinale.

Mayran a consenti à l'expropriation, mais il n'a pas accepté l'indemnité offerte.

Un jugement du 18 avril 1872 a donné acte du consentement de l'exproprié et renvoyé les parties devant le jury.

Le 14 août 1872, la cour d'appel de Toulouse a désigné des jurés, sur les noms compris dans la liste arrêtée par le conseil général dans sa session ordinaire de 1871.

Peu de jours après, le conseil général a ouvert la session de 1872; dans sa séance du 22 août, il a dressé une nouvelle liste du jury d'expropriation pour l'arrondissement de Toulouse.

Le jury, composé d'après la liste arrêtée en 1871, s'est réuni le 2 septembre 1872 pour régler l'indemnité due à *Mayran*.

La ville lui offrait 8.495 francs ; il demandait 26.115 francs.

Le jury a alloué 12.000 francs.

Pourvoi de *Mayran* fondé sur deux moyens :

Premièrement. — Violation des articles 29, 30 et 45 de la loi du 3 mai 1841.

En ce que le jury, au lieu d'être pris sur la liste dressée par le conseil général dans sa dernière session annuelle, a été choisi sur la liste de l'année précédente, et par suite composé de personnes sans qualité pour régler les indemnités;

Deuxièmement. — Violation des articles 30 et 31 ;

En ce que l'expropriant, au lieu de convoquer le juré *Raynal* (François), porté sur la liste, a convoqué *Raynal* (Urbain), qui n'y figurait pas.

ARRÊT.

La cour,

Après en avoir délibéré conformément à la loi, donne défaut contre le maire de Toulouse, et pour le profit, statuant sur la demande de Mayran, en cassation de la décision du jury d'expropriation de l'arrondissement de Toulouse, du 2 septembre 1872 ;

Vu les articles 29, 30 et 45 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que l'indemnité d'expropriation due à Mayran a été fixée le 2 septembre 1872 par des jurés pris parmi ceux désignés par le conseil général dans sa session annuelle de 1871 ;

Attendu qu'il est constant, en fait, que le 22 août 1872, dans sa session annuelle, le même conseil général a dressé une nouvelle liste du jury d'expropriation pour l'arrondissement de Toulouse ;

Attendu que la formation de cette nouvelle liste a mis fin aux pouvoirs des jurés désignés dans la session de 1871 ; que, dès lors, le jury chargé de régler l'indemnité due à Mayran devait être pris dans la liste dressé le 22 août ;

Attendu que les parties ne se trouvaient point dans le cas d'exception prévu par l'article 45 de la loi du 3 mai 1841, puisque le jury qui a rendu la décision dénoncée a été constitué le 2 septembre 1872, et que, par conséquent, ses opérations n'étaient pas commencées lors de la formation de la dernière liste;

D'où il suit que les jurés désignés en 1871 étaient sans qualité pour statuer sur l'indemnité réclamée par Mayran ;

Sans qu'il y ait lieu de statuer sur le deuxième moyen du pourvoi, Casse, etc.

(N° 32)

[7 mai 1873.]

Mur séparatif. — Cession de la mitoyenneté. — Jour de souffrance. — Suppression. — (Sieur Reybaud.) — *Le propriétaire qui a établi des jours de souffrance dans le mur séparatif de son héritage peut toujours, dans le cas de cession de la mitoyenneté, être tenu de les supprimer, à moins que des modifications apportées aux dites ou-*

vertures n'impliquent l'exercice d'un droit de servitude. — En conséquence, est sujet à cassation l'arrêt qui, pour repousser une instance tendant à obtenir la suppression d'un jour existant depuis l'an VII, et alors que le demandeur soutenait que ce jour avait été établi dans les conditions de tolérance exigées par la coutume de Provence alors en vigueur, se fonde uniquement, sans rechercher le véritable caractère de l'ouverture à son origine et sans constater qu'elle eût été l'objet d'aucune modification, sur ce que, depuis le Code civil, on ne peut reconnaître à la fenêtre litigieuse les caractères d'un jour de souffrance.

NOTICE.

Le sieur *Reybaud*, propriétaire à Marseille, s'est rendu acquéreur de la mitoyenneté d'un mur séparant sa propriété de celle de la veuve *Cantel*, et a par suite réclamé la suppression d'une ouverture établie en l'an VII, dans les conditions exigées par la coutume de Provence, alors en vigueur, pour les jours de souffrance.

Sa demande a été repoussée par un arrêt de la cour d'appel d'Aix, du 26 décembre 1870, par le motif que depuis la promulgation du Code civil, la fenêtre, objet du litige, avait cessé d'être un jour de souffrance, et était devenue par la prescription la propriété de la veuve *Cantel*.

Cette décision, sur le pourvoi du sieur *Reybaud*, a été cassée par l'arrêt suivant :

ARRÊT.

La Cour,

Vu les articles 661, 676, 2229 et 2232 du Code civil ;

Attendu que la faculté attribuée à tout propriétaire joignant un mur, d'en acquérir la mitoyenneté, a pour conséquence le droit d'exiger la suppression des jours de souffrance qui y ont été pratiqués, quelle que soit l'époque de leur établissement ;

Qu'il résulte, en effet, de la combinaison des articles 2229 et 2232 du Code civil, que pour pouvoir prescrire il faut une possession non équivoque et à titre de propriétaire, et que les actes de pure faculté et ceux de simple tolérance ne peuvent servir de fondement à la prescription ; qu'il suit de là que celui qui a établi des jours de souffrance dans un mur séparatif peut toujours, dans le cas de cession de la mitoyenneté, être tenu de les supprimer, à moins que des modifications apportées aux dites ouvertures n'impliquent l'exercice d'un droit de servitude ;

Attendu que, dans l'espèce, le demandeur réclamait à la veuve Cantel la suppression d'un jour existant depuis l'an VII, dans le

mur qui séparait leurs propriétés, et dont il déclarait vouloir acquérir la mitoyenneté, et soutenait que ce jour avait été établi dans les conditions de tolérance exigées par la coutume de Provence alors en vigueur, et n'avait pu, par conséquent, servir de base à une possession utile;

Attendu que néanmoins la cour d'appel d'Aix, sans rechercher le véritable caractère, à son origine, de l'ouverture dont il s'agit, et sans constater qu'elle eût été l'objet d'aucune modification, s'est uniquement fondée, pour repousser la demande de Reybaud, sur ce qu'aux termes de l'article 676 du Code civil, et à partir de la promulgation de cette disposition, on ne pouvait reconnaître à la fenêtre litigieuse les caractères d'un jour de souffrance ;

Attendu, qu'en statuant ainsi, l'arrêt dénoncé a fait à la cause une fausse application de l'article 676 susvisé et violé les articles 661, 2229 et 2232 du Code civil;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 33)

[27 mai 1873.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Expiration de pouvoirs. — Cassation. — (Sieurs Cheyrouse et Boulat.) *— Les pouvoirs des jurés portés sur la liste dressée par le conseil général à la session ordinaire de chaque année, en vertu de l'article* 29 *de la loi du* 3 *mai* 1841, *expirent au renouvellement de cette liste.*

ARRÊT.

La Cour,

Donne défaut contre Cheyrouse et Boulat, non comparants, et statuant sur le deuxième moyen de pourvoi :

Vu l'article 29 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu, en droit, que les pouvoirs des jurés portés sur la liste dressée par le conseil général à la cession ordinaire de chaque année, en vertu de l'article 29 précité, expirent au renouvellement que le conseil général fait de cette liste à la session ordinaire qui suit ;

Attendu, en fait, que le jury qui a statué, le 12 décembre 1872, sur les indemnités dues aux défendeurs en cassation, avait été désigné par le tribunal civil de Saint-Flour, le 21 mai précédent,

et qu'il résulte des documents du procès que, dans l'intervalle entre ces deux dates, c'est-à-dire le 27 août, la liste générale du jury avait été renouvelée par le conseil général;

Qu'il s'ensuit que les jurés, désignés sur la liste de l'année 1871, étaient, depuis le 27 août 1872, sans qualité ni pouvoir pour procéder aux opérations qu'ils ont accomplies;

Attendu que ce moyen, touchant à la compétence, est d'ordre public et n'a pu se trouver couvert par la comparution des parties devant le jury, et la part qu'elles ont prise à ces opérations;

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le premier moyen, casse, etc.

(N° 34)

[18 juin 1873.]

Chemins de fer. — Denrées de halle. — Livraison. — Suspension de délai. — (Sieur Gillette.) — *L'arrêté ministériel du* 11 *avril* 1871, *qui a suspendu jusqu'à nouvel ordre l'application de l'arrêté du* 12 *juin* 1866, *relatif aux délais de transport et de livraison des denrées, marchandises et objets quelconques expédiés en grande et petite vitesse, est général; il comprend indistinctement tous les transports à grande et petite vitesse, même ceux qui sont l'objet d'un tarif spécial comme, par exemple, le transport des denrées de halle à destination de Paris.*

ARRÊT.

La Cour,

Statuant sur la demande de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en cassation du jugement du tribunal du commerce de Bayeux, du 20 novembre 1871 :

Attendu que les délais de transport et de livraison des denrées, marchandises et objets quelconques expédiés à grande et petite vitesse sont déterminés par un arrêté ministériel du 12 juin 1866;

Qu'un tarif spécial, n° 13, règle le transport des denrées destinées à l'approvisionnement des marchés de Paris, lesquelles sont expédiées à grande vitesse par des trains spéciaux;

Attendu que les événements de la guerre, l'évacuation du territoire, le rapatriement des prisonniers, ont nécessité un service exceptionnel d'intérêt général, qui a absorbé la majeure partie du

matériel et n'a plus permis aux compagnies de chemins de fer d'effectuer dans les délais réglementaires les transports d'intérêt privé ; que ces circonstances ont motivé l'arrêté ministériel du 11 avril 1871, qui a suspendu jusqu'à nouvel ordre l'application de l'arrêté du 12 juin 1866;

Attendu que l'arrêté du 11 avril 1871, par la généralité de ses termes, comprend indistinctement tous les transports à grande ou petite vitesse, et par conséquent le transport des denrées de halle à destination de Paris, énoncées dans le tarif spécial n° 13 ;

Attendu que pour repousser la fin de non-recevoir tirée de l'arrêté du 11 avril 1871, opposée par la compagnie de l'Ouest à l'action de Gillette, le jugement dénoncé ne se fonde pas sur des constatations de fait qui constitueraient à la charge de la compagnie un cas de faute ou de négligence et engageraient sa responsabilité dans les termes du droit commun ;

Qu'il se fonde sur ce que les denrées de halle ne sont pas comprises dans le dit arrêté du 11 avril ;

Que, par suite, la compagnie de l'Ouest était tenue de transporter, dans les délais réglementaires de l'arrêté du 12 juin 1866 et du tarif spécial n° 13, les beurres frais expédiés par Gillette, le 13 juin 1871, à destination de Paris, c'est-à-dire de les mettre à la disposition du destinataire le 14 juin, et que, ces denrées n'étant parvenues que le 15 juin, la compagnie de l'Ouest est responsable des conséquences de ce retard ; d'où il suit qu'en statuant ainsi, le jugement dénommé a faussement appliqué l'arrêté ministériel du 11 avril 1871, et par suite violé les articles 97 et 104 du Code de commerce ;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 35)

[23 juin 1873.]

Travaux publics. — Contestation. — Intérêt privé. — Compétence judiciaire. — Contrat à forfait. — Erreur substantielle. — Nullité. — (Sieurs Simette.) — *Il appartient à l'autorité judiciaire d'interpréter les marchés de travaux publics, alors même qu'ils ont été dressés en la forme administrative, si le débat auquel ils donnent naissance ne concerne que les intérêts privés de la compagnie con-*

cessionnaire et de l'entrepreneur, sans engager ni directement ni indirectement les intérêts de l'Etat. — L'erreur substantielle est une cause de nullité qui vicie le consentement, aussi bien dans les contrats à forfait ou aléatoires que dans les autres conventions.

NOTICE.

Par un procès-verbal, dressé en la forme administrative le 21 juin 1861, les sieurs *Simette* et consorts se rendirent adjudicataires des travaux de maçonnerie et de terrassement de la première section du chemin de fer d'Épinal à Remiremont, sur une longueur de plus de 12 kilomètres.

Le bordereau des prix, annexé à leur marché, fixait à 0f,88 le prix du mètre cube de déblais de toute nature, à exécuter suivant les profils prescrits, dans les terrains de toute nature, ordinaires ou gravier, marneux ou pierreux, roches disséminées ou en bancs compactes.

L'article 11 du cahier des charges stipulait, en outre, que les entrepreneurs ne pourraient revenir sur les prix de leur soumission, sous prétexte d'erreur ou d'omission dans les sous-détails.

Aux termes d'un traité, en date du 1er mai 1863, sanctionné par une loi du 11 juin suivant, l'État céda à la compagnie des chemins de fer de l'Est la ligne d'Épinal à Remiremont, et la chargea, moyennant une subvention fixe et à forfait, du payement des travaux déjà faits et de l'exécution de ceux qui restaient à faire.

Les sieurs *Simette* et consorts achevèrent leur entreprise sous les ordres des ingénieurs de la compagnie substitués à ceux de l'État, prétendant que les données et les éléments qui avaient servi de base à leur soumission étaient erronés ; que, notamment, les profils administratifs qui leur avaient été remis n'indiquaient pas exactement les véritables éléments et les proportions des masses rocheuses souterraines ; ils assignèrent la compagnie devant le tribunal de commerce de Paris en payement du solde de leurs travaux, y compris une somme de 160.557f,29 pour supplément du prix des déblais.

La compagnie déclina la compétence du tribunal, en soutenant que le fond du litige appartenait à l'autorité administrative. Mais ce déclinatoire fut repoussé par un jugement du 16 avril 1866, qui, sur l'appel de la compagnie, fut confirmé par un arrêt de la cour de Paris du 31 août suivant.

Le principal motif de cet arrêt, c'est que, au moyen de la subvention fixe accordée par l'État, la compagnie du chemin de fer

s'est mise à son lieu et place, et que la contestation n'intéresse ni directement ni indirectement l'État. Toutefois, en rejetant l'exception d'incompétence, l'arrêt réserve la question de savoir s'il y aurait lieu, sur le débat au fond, de recourir à la juridiction administrative pour l'interprétation des actes administratifs dont le sens serait douteux.

Cet arrêt n'a été frappé d'aucun pourvoi et il a acquis l'autorité de la chose jugée.

Après divers incidents de procédure, les parties revinrent devant la cour de Paris sur le fond du procès. La compagnie soutint que, pour apprécier le mérite de la demande, il était indispensable de demander à l'administration l'interprétation des clauses et conditions tant du cahier général des charges des ponts et chaussées que du marché et du devis particulier des sieurs *Simette* et consorts. Au fond, elle soutient que ceux-ci étaient irrecevables, et, en tout cas, mal fondés à réclamer un supplément de prix, sous prétexte d'erreur ou d'imprévision dans leur soumission.

Par un arrêt du 21 juillet 1868, la cour de Paris déclara qu'il n'y avait pas lieu de recourir à l'administration pour interpréter le marché litigieux, qu'il s'agissait de rechercher, suivant les règles du droit commun, si les entrepreneurs avaient été induits dans une erreur capable de vicier leur soumission, et il ordonna une expertise à l'effet de comparer les travaux réellement exécutés avec ceux qui étaient indiqués et prévus dans le marché des demandeurs.

Après cette expertise, et par un arrêt définitif du 11 août 1871, la cour de Paris déclara de nouveau qu'elle était compétente pour vider le litige, sans renvoi pour une interprétation administrative; elle décida, au fond, que, dans l'exécution, il s'était manifesté un imprévu considérable par rapport aux indices du projet, qui avaient été remis aux entrepreneurs; qu'il en était résulté une erreur substantielle tant sur les quantités relatives de chaque nature de terrain que sur l'évaluation du prix métrique à allouer pour chacun d'eux. En conséquence, elle a entériné le rapport des experts et condamné la compagnie à payer aux entrepreneurs 81.725f,71 pour solde des travaux de déblais.

La compagnie des chemins de fer de l'Est s'est successivement pourvue, d'abord contre l'arrêt interlocutoire du 21 juillet 1868, puis contre l'arrêt définitif.

Elle a fondé son double pourvoi sur deux moyens ainsi formulés:

« 1° Incompétence: violation du principe de la séparation des pouvoirs, de l'article 13, titre 2, de la loi du 16-24 août 1790, de la

loi du 16 fructidor an III, de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII. »

Deuxième branche : violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, pour défaut de motifs dans une partie du dispositif de l'arrêt interlocutoire.

Deuxième moyen : « violation des articles 1134, 1110, 1793, 1964 du Code civil, en ce que les arrêts attaqués ont méconnu et violé les principes généraux sur l'effet obligatoire des conventions, en décidant que les entrepreneurs pouvaient revenir sur un prix à forfait qu'ils avaient accepté. »

ARRÊT.

La Cour,

Sur la première branche du premier moyen :

Attendu qu'il y a lieu de distinguer, quant à la compétence des tribunaux, entre les actes administratifs et les contrats passés en la forme administrative;

Que les premiers sont des règlements ou mesures d'autorité dans lesquels le gouvernement ou ses agents figurent comme représentants de la puissance publique, et qu'il est interdit au pouvoir judiciaire d'en connaître;

Que les autres, formés par l'accord de deux volontés, et dans lequel l'Etat ou la commune agit comme propriétaire du domaine public ou municipal, constituent, au fond, des conventions purement civiles, et restent, en général, soumises au droit commun;

Que si, par une exception à ce principe, l'article 4, § 2, de la loi du 28 pluviôse an VIII attribue aux conseils de préfecture les difficultés concernant le sens et l'exécution des marchés des travaux publics, cette exception ne s'applique, suivant le texte et l'esprit de la loi, qu'aux difficultés qui peuvent s'élever entre les entrepreneurs de travaux publics et l'administration, et qu'elle doit être strictement restreinte au seul cas qu'elle prévoit;

Qu'il s'ensuit que, même dans un débat sur un marché de travaux publics, les tribunaux ordinaires demeurent compétents pour fixer le sens et régler l'exécution des clauses litigieuses, si le procès se concentre, comme dans l'espèce actuelle, entre l'entrepreneur des travaux et la compagnie concessionnaire à forfait du chemin de fer, et s'il n'engage ni directement ni indirectement les intérêts de l'État;

Attendu, dès lors, que la cour de Paris, en validant le litige, dont elle avait été complétemment saisie, sans renvoi préalable des parties devant l'autorité administrative pour fixer le sens du mar-

ché litigieux, n'a ni méconnu le principe de la séparation du pouvoir judiciaire et du pouvoir administratif, ni violé l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, et qu'elle a fait, au contraire, une saine application des règles de sa compétence;

Sur la deuxième branche, tirée d'un prétendu défaut de motifs, et spéciale au premier arrêt attaqué :

Attendu que, pour décider qu'il n'y avait pas lieu à sursis pour une interprétation administrative, cet arrêt se fonde, non-seulement sur ce que les clauses et conditions du marché ne présentaient aucune ambiguïté, mais encore sur ce que l'objet en litige n'aurait été ni prévu ni réglé par la convention ;

Que ce dernier motif s'appliquait aussi bien aux clauses particulières de l'entreprise qu'aux clauses et conditions générales, et qu'il excluait, pour les unes comme pour les autres, la nécessité d'un renvoi à l'autorité administrative;

D'où il suit que la deuxième branche manque en fait;

Sur le deuxième moyen :

Attendu que, des faits particuliers de la cause, constatés et sainement appréciés par les juges du fond, il résulte que les entrepreneurs avaient été induits en erreur sur la nature des déblais à exécuter ;

Que cette erreur a porté sur la substance même de la chose qui était l'objet de la convention ;

Que, dès lors, la compagnie demanderesse ne pouvait se prévaloir contre les défendeurs de la stipulation d'un prix qu'ils n'avaient accepté qu'en prévision d'un travail différent, et sur la foi de données inexactes;

D'où il suit qu'en posant d'abord, en principe, dans son arrêt interlocutoire du 21 juillet 1868, que les entrepreneurs pouvaient se faire restituer contre leur erreur sur la véritable nature des déblais, et en fixant ensuite, par son arrêt définitif du 11 août 1871, un nouveau prix à raison de cette erreur substantielle, la cour de Paris ne s'est pas mise en opposition avec la convention des parties, et n'a violé aucune loi;

Par ces motifs, en statuant conjointement sur les deux pourvois à raison de leur connexité,

Rejette, etc.

(Chambre criminelle.)

(N° 36)

[5 juillet 1873.]

Lois et règlements. — Intérêt général.— Défaut d'exécution.— Usage contraire. — Force obligatoire. — Marchandises. — Exhalaisons insalubres. — Arrêté sur les arrivages par eau. — Application au transport par chemin de fer. — (Sieurs Gille et Déon.) — *Lorsqu'un arrêté a été pris dans un intérêt général, et non pour un temps déterminé, ou en vue d'une situation passagère, son abrogation ne peut résulter ni de son défaut d'exécution pendant un temps plus ou moins long, ni de la tolérance plus ou moins prolongée d'un usage contraire. — Le juge de police applique à bon droit aux cuirs verts arrivant par chemin de fer l'arrêté qui interdit le transport à travers la ville des mêmes marchandises arrivant par eau et ordonne qu'elles suivront le pourtour extérieur de la ville.*

La Cour,

Vu l'article 10 de l'arrêté du maire de Sens, en date du 4 avril 1832, portant que les cuirs verts venant du port ne pourront, sous aucun prétexte, être transportés à travers la ville et devront suivre son pourtour extérieur;

Sur le premier moyen du pourvoi, consistant à prétendre que cet arrêté aurait cessé d'être obligatoire, soit parce qu'il aurait été déterminé par une cause temporaire qui a cessé d'exister, soit parce qu'il se trouverait abrogé par l'effet de la désuétude :

Attendu que des termes du préambule indiquant les motifs du dit arrêté il ne ressort aucunement qu'il ait été pris pour un temps limité et en vue d'une situation passagère;

Que, s'il y est parlé de l'épidémie qui a cette époque sévissait à Paris, il n'en est question que comme d'une circonstance imposant à l'autorité municipale l'obligation de veiller plus attentivement que jamais à la salubrité publique, mais non comme d'une cause unique à la durée de laquelle serait subordonnée celle de l'arrêté;

Attendu, d'autre part, que l'abrogation d'un règlement inter-

venu dans un intérêt public ne peut résulter ni de son défaut d'exécution pendant un temps plus ou moins long, ni de la tolérance, plus ou moins prolongée aussi, d'un usage dérogatoire à sa prescription ou prohibition;

. Sur le deuxième moyen, pris d'une prétendue violation de l'article 4 du Code pénal, en ce que les cuirs transportés venaient de la gare du chemin de fer, et que le jugement attaqué leur aurait à tort appliqué une interdiction qui ne concernait que les cuirs venant du port :

Attendu que, si l'arrêté à désigné en effet par ces mots les cuirs dont il défendait le transport à travers la ville, c'est uniquement parce qu'à l'époque à laquelle il remonte le port était le seul point d'arrivage de la marchandise dont il s'agit;

Attendu que le lieu de provenance n'est pas un élément de la contravention définie par l'arrêté ; que ce qu'il a eu en vue, ce sont les cuirs verts, à raison de leurs exhalaisons insalubres, et sans acception ni préoccupation du point où ils seraient déposés, pour être dirigés de là vers l'enceinte de la ville ;

Attendu donc qu'en interprétant le dit arrêté ainsi qu'il l'a fait, le jugement attaqué n'en a aucunement étendu les dispositions à un cas qu'elles n'avaient pas prévu ;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 37)

[11 juillet 1873.]

Voitures publiques. — Nombre réglementaire de voyageurs dépassé. — Double pénalité. — Loi de 1851 *seule citée par le tribunal. — Loi de* 1817 *seule visée par la cour. — Double erreur. — Annulation. — Condamnation de première instance non frappée d'appel définitive. — Cassation sans renvoi. —* (Sieur Ventach.) — *Le fait, par un conducteur de voitures publiques, d'avoir transporté un nombre de voyageurs supérieur à celui que la voiture doit contenir, tombe en même temps sous l'application de la loi du* 25 *mars* 1817 *et de la loi du* 30 *mai* 1851. *Lorsque le tribunal, sur la citation de l'administration, ne fait application que de la loi de* 1851, *et que l'administration n'interjette appel de ce jugement que pour réclamer l'application de la loi de* 1817, *la cour doit se borner à statuer sur le chef*

de prévention qui lui est soumis, et elle commet une nullité si, en outre, elle met à néant la condamnation prononcée par les premiers juges. La cour de cassation, en annulant quant à ce l'arrêt de la cour d'appel, doit casser sans renvoi le jugement non déféré à la cour sortissant effet et étant devenu définitif.

La Cour,

Sur le moyen tiré de la violation des articles 2, § 3, et 6 de la loi du 30 mai 1851, en ce qu'en condamnant Jean Ventach a 100 francs d'amende au profit de l'administration des contributions indirectes, en vertu des articles 115, 116 et 122 de la loi du 25 mars 1817, pour avoir pris, dans la voiture publique qu'il conduit, un nombre de voyageurs supérieur à celui qu'il avait déclaré, la cour d'appel d'Agen, chambre correctionnelle, l'a exonéré de l'amende de 16 francs prononcée contre lui par le tribunal de Gourdon, en vertu de la dite loi du 30 mai 1851, à raison du même fait;

Attendu que Jean Ventach a été cité devant le tribunal correctionnel de Gourdon par l'administration des contributions indirectes, pour se voir condamner à une amende de 100 à 1.000 francs, en vertu des articles précités de la loi de 1817, pour avoir transporté onze voyageurs dans une voiture publique déclarée seulement pour six; que la citation ajoutait : « sans préjudice des peines qui pourraient être encourues en raison de toutes autres contraventions résultant soit du procès-verbal, soit de l'instruction ; » que, par jugement du 6 janvier 1873, Ventach a été condamné à 16 francs d'amende en vertu des articles précités, et de l'article 14 de la loi de 1851, que le tribunal avait mal à propos déclarée abrogative la loi de 1817;

Attendu que Ventach et le ministère public n'ont pas interjeté appel de ce jugement; mais qu'il en a été autrement de l'administration des contributions indirectes, qui a saisi la cour de l'applicabilité de la loi de 1817;

Attendu que la cour d'appel d'Agen a reconnu, a bon droit, par l'arrêt attaqué, que l'article 122 de la loi de 1817 n'avait pas été abrogé par la loi de 1851, et que les dispositions répressives de ces deux lois étaient susceptibles d'être appliquées cumulativement, l'une au point de vue fiscal dans l'intérêt de l'administration comme partie civile, l'autre au point de vue général de la répression comme mesure de protection pour la sûreté des voyageurs;

Attendu que la cour, en allouant à l'administration ses conclusions, et en condamnant Ventach à 100 francs d'amende en vertu

de la loi de 1817, l'a déchargé de l'amende de 16 francs prononcée contre lui par le tribunal de Gourdon, en vertu de la loi de 1851, par le motif qu'il n'avait pas été cité pour avoir contrevenu à cette loi;

Attendu que l'administration des contributions indirectes est assimilée aux parties civiles par l'article 158 du décret du 18 juin 1811;

Attendu que, d'après l'article 182 du Code d'instruction criminelle, le tribunal correctionnel est saisi par la citation donnée directement au prévenu par la partie civile; que, dès lors, par le seul effet de la citation, le prévenu encourt l'application de toutes les dispositions répressives applicables au fait pour lequel il a été cité, comme il est passible des dommages-intérêts auxquels ce fait peut donner lieu; que c'est donc à tort que la Cour d'Agen a invoqué le défaut de citation de la part du ministère public pour exonérer Ventach de l'amende prononcée contre lui par le tribunal de Gourdon, en vertu de la loi du 30 mai 1851;

Attendu, d'ailleurs, que l'administration des contributions indirectes avait seule interjeté appel du jugement du tribunal de Gourdon dans la mesure de ses intérêts, et que, faute d'appel du ministère public ou du prévenu, la cour d'Agen n'était pas saisie de la question relative à l'application de la loi de 1851;

Casse et annule, sans renvoi, l'arrêt de la cour d'appel d'Agen, chambre correctionnelle, du 26 mars 1873, en ce qu'il exonère Jean Ventach de l'amende de 16 francs prononcée contre lui par le tribunal correctionnel de Gourdon, en vertu des articles 2, 3, §§ 3 et 6 de la loi du 30 mai 1851; dit que cette disposition conservera toute son autorité comme résultant d'un jugement définitif en ce point, et qu'il en sera de même de la disposition de l'arrêt attaqué qui condamne Ventach à 100 francs d'amende au profit de l'administration des contributions indirectes;

Ordonne, etc.

(N° 38)

[31 juillet 1873.]

Échenillage. — Route départementale. — Ingénieur des ponts et chaussées. — Pas de contravention. — Arrêté préfectoral. — Amende

édictée. — Administrateurs publics. — Illégalité. — Condamnation. — Cassation sans renvoi. — (Sieur Chigot.) — *L'échenillage, réglé par la loi du 26 ventôse an IV, est imposé : 1° aux simples particuliers, sous une sanction pénale ; 2° aux administrateurs, sans autre sanction que la surveillance de leurs supérieurs hiérarchiques. — Est illégal et, par suite, dépourvu de toute force obligatoire, l'arrêté préfectoral qui, contrairement à la loi, prononce une amende contre les administrateurs pour n'avoir pas fait écheniller ; un tel arrêté ne peut être la base d'une condamnation, et, le fait ne constituant aucun délit ou contravention, la cour doit casser sans renvoi.*

RÉQUISITOIRE.

Le procureur général près la cour de cassation expose qu'il est chargé par une lettre de M. le garde des sceaux, ministre de la justice, en date du 20 février 1873, de requérir, en vertu de l'article 441 du Code d'instruction criminelle, l'annulation, tant dans l'intérêt de la loi que dans celui du condamné, d'un jugement rendu, le 21 juin 1872, par le tribunal de simple police de Villeneuve-l'Archevêque (Yonne).

Le 19 novembre 1871, M. le préfet de l'Yonne a pris un arrêté pour prescrire l'échenillage des arbres, haies et buissons sur le territoire de ce département. Cet arrêté enjoint aux propriétaires, usufruitiers ou fermiers, d'opérer l'échenillage dans les propriétés rurales ou urbaines qu'ils détiennent. La même obligation est imposée aux maires pour les arbres, arbustes, etc., plantés sur les terroirs communaux, sur les promenades publiques ou sur les chemins vicinaux ; aux préposés des forêts pour ceux qui bordent les chemins forestiers, et aux ingénieurs pour les arbres plantés le long des routes ou des canaux.

Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront, dit l'article 4 de cet arrêté, constatées par des procès-verbaux et déférées au tribunal de simple police du canton.

Ensuite d'un procès-verbal dressé par la gendarmerie le 1er avril 1872, et constatant le défaut d'échenillage d'arbres bordant une route départementale, M. Chigot, ingénieur de l'arrondissement de Sens, a été cité, comme représentant l'administration des ponts et chaussées, à comparaître devant le tribunal de simple police du canton de Villeneuve-l'Archevêque, qui l'a condamné à 2 francs d'amende et aux dépens pour contravention à l'arrêté précité.

M. Chigot s'est régulièrement pourvu en cassation contre ce jugement.

Un mémoire, par lequel M. le ministre des travaux publics priait son collègue au département de la justice de m'inviter à requérir, par application de l'article 441 du Code d'instruction criminelle, l'annulation du jugement du tribunal de simple police de Villeneuve-l'Archevêque, m'a été transmis le 26 août 1872.

M. le garde des sceaux me fit alors observer qu'il s'abstenait d'user des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 441 du Code d'instruction criminelle, parce que le pourvoi, formé en temps utile par l'ingénieur des ponts et chaussées, saisissait la cour et lui soumettait d'examiner la question sous toutes ses faces.

Vous alliez statuer sur cette affaire lorsqu'est intervenu, le 8 octobre 1872, le désistement de M. Chigot.

Le jugement qui vous est déféré doit être annulé pour fausse application de l'article 471, § 15, du Code pénal.

La qualité d'agent du gouvernement que vous avez reconnue aux ingénieurs des ponts et chaussées, notamment dans un arrêt du 16 décembre 1843, ne pouvait être un obstacle à la poursuite dirigée contre un fonctionnaire de cet ordre, devant les tribunaux ordinaires. Sous l'empire de l'article 75 de la constitution de l'an VIII, l'autorisation du Conseil d'État eût été nécessaire. Aujourd'hui, cette procédure n'est plus praticable. Vous savez, en effet, que les agents du gouvernement ont été dépossédés de la garantie que créait en leur faveur l'article 75 de la constitution de l'an VIII, par un décret du gouvernement de la défense nationale, du 19 septembre 1870; ce décret est ainsi conçu :

« Art. 1er. L'article 75 de la constitution de l'an VIII est abrogé.

« Sont également abrogées toutes autres dispositions des lois générales et spéciales ayant pour objet d'entraver les poursuites dirigées contre les fonctionnaires publics de tout ordre. »

Votre chambre des requêtes a été appelée, le 3 juin 1872 (affaire *Meyère* contre *Rollin*), à apprécier l'étendue et la portée de cette nouvelle législation.

Elle a décidé, sur les conclusions conformes de M. l'avocat général Reverchon, « que les tribunaux ordinaires, saisis d'une poursuite dirigée contre un administrateur à raison d'un acte de sa fonction, peuvent en apprécier la légalité, le déclarer abusif et délictueux, et condamner, par suite, le fonctionnaire de qui il émane à des réparations pécuniaires », et aussi, sans nul doute, à des peines répressives. Cet arrêt est conforme à deux décisions du Conseil d'État du 7 mai 1871 (D. P. 1872, 3, 18). Vous avez vous-mêmes jugé dans le même sens dans un récent arrêt du 25 janvier 1873 (affaire *Engelhard*).

Le deuxième paragraphe de l'article 1[er] de ce décret du 19 septembre 1870 semblait porter atteinte aux articles 479 et suivants du Code d'instruction criminelle. Vous vous êtes formellement élevés contre cette prétention dans votre arrêt du 14 septembre 1871, et vous avez décidé que les termes du décret ne sauraient s'appliquer aux articles 479 et suivants du Code d'instruction criminelle.

Le juge de paix de Villeneuve-l'Archevêque était donc compétent pour apprécier et qualifier les faits reprochés à un agent du Gouvernement, si cet agent avait commis une contravention ; si, par exemple, il avait négligé d'éclairer, la nuit, des matériaux déposés par son ordre dans l'intérieur d'une ville.

Mais, dans l'espèce qui vous est soumise, il ne pourrait y avoir contravention, aux termes mêmes de l'article 471, § 15, du Code pénal, qu'autant que l'arrêté du préfet eût été légalement rendu.

Nous avons donc à nous demander : 1° si le préfet de l'Yonne, en prescrivant l'échenillage, a édicté une sanction pénale contre les maires, les préposés des forêts et les ingénieurs qui auraient négligé de faire écheniller dans le délai prescrit ; 2° si, dans l'hypothèse de l'affirmative, le préfet de l'Yonne n'aurait pas outrepassé ses pouvoirs en rendant un arrêté illégal.

I. La rédaction de l'arrêté a pu prêter à des doutes. La place qu'occupent dans le corps de l'acte les prescriptions relatives aux administrateurs, les termes mêmes dans lesquels elles sont conçues, ont pu faire croire qu'elles étaient revêtues de la même force obligatoire et consacrées par la même sanction que celles qui s'adressent à des particuliers.

Mais l'arrêté préfectoral doit être interprété par la loi du 26 ventôse an IV ; il a été pris, en effet, pour l'exécution de cette loi ; il a dû s'inspirer de son esprit et reproduire ses règles.

Or la loi du 26 ventôse an IV, qui prononce une amende, variant de trois à dix journées de travail, contre les particuliers qui n'auraient pas échenillé (art. 1[er]), n'inflige pas les mêmes peines aux administrateurs de départements, agents et adjoints des communes qui auraient négligé d'écheniller les arbres du domaine public et communal (art. 3 et 4 loi du 26 ventôse an IV). La responsabilité que ceux-ci encourent, à raison de leur négligence, ne peut être que la responsabilité hiérarchique.

Telles sont les prescriptions que l'arrêté préfectoral a rappelées et remises en vigueur ; rien n'indique qu'il ait voulu faire peser sur les fonctionnaires une responsabilité d'une autre nature que celle qui leur était imposée par la loi de l'an IV.

La disposition finale de l'arrêté charge les maires, les ingénieurs des ponts et chaussées, le conservateur des forêts, de veiller à l'exécution des prescriptions qu'il renferme. On ne comprendrait guère comment ces fonctionnaires auraient ainsi reçu la mission de poursuivre contre eux-mêmes la répression des contraventions par eux commises?

Enfin M. le préfet de l'Yonne a déclaré lui-même dans une lettre du 26 juillet 1872, jointe aux pièces, que la disposition de son arrêté qui prescrit à l'administration des ponts et chaussées de se conformer pour l'échenillage des arbres situés le long des routes départementales et des canaux, aux mêmes délais que les simples particuliers, était, avant tout, destinée à appeler l'attention des ingénieurs sur les obligations qui leur incombent.

II. En admettant que l'arrêté préfectoral ait été bien interprété, le jugement n'en serait pas moins nul, comme ayant prononcé une peine non édictée par la loi, et appliqué un règlement illégal.

L'article 471, § 8, du Code pénal, frappe d'une amende de 1 à 5 francs ceux qui auront négligé d'écheniller dans les campagnes ou jardins où ce soin est prescrit par la loi ou les règlements. Il est évident qu'il ne s'agit que des règlements légalement pris, puisque ceux-là seulement, suivant le § 15 du même article, doivent être appliqués par le juge de simple police. Or il est de principe que le pouvoir réglementaire des préfets ne peut s'exercer que pour assurer l'exécution d'une loi, sans ajouter à ses règles, sans étendre ses dispositions. Le préfet de l'Yonne, en matière d'échenillage, devait donc se conformer strictement aux prescriptions de la loi de ventôse an IV, qui énumère les personnes passibles d'une pénalité, et précise l'époque à laquelle l'échenillage doit être effectué.

Les dispositions de cette loi sont limitatives et ne peuvent être étendues.

C'est dans ce sens que vous avez jugé le 19 juillet 1851. Votre arrêt a reconnu que l'obligation d'écheniller ne pouvait s'étendre aux bois, « parce qu'il résultait de l'ensemble des dispositions de la loi de l'an IV que cette obligation ne s'applique qu'aux arbres, arbustes, haies ou buissons ».

Si la loi de ventôse an IV ne peut être étendue à d'autres objets qu'à ceux qu'elle détermine, elle ne saurait l'être davantage à des personnes qu'elle n'a pas rendues responsables de ses infractions. Si le préfet de l'Yonne avait voulu attacher une sanction pénale aux prescriptions qui touchent les administrateurs, il aurait ajouté aux dispositions de la loi et en aurait méconnu l'esprit.

En ne disant rien sur les pénalités que les administrateurs pourraient encourir, le législateur de l'an IV est resté fidèle au principe de la séparation des pouvoirs, consacré par la loi des 16-24 août 1790, par le décret des 7-14 octobre de la même année et par la loi du 16 fructidor an III.

S'il arrive, comme dans l'espèce, que l'ingénieur poursuivi invoque l'absence de crédits, et l'impossibilité matérielle où il s'est trouvé, par suite, de faire pratiquer l'échenillage, la responsabilité de l'infraction devrait donc remonter jusqu'au préfet, représentant légal du département, qui serait alors mis en cause à raison de son propre arrêté, ou jusqu'au ministre des travaux publics lui-même.

Bien plus, aux termes de l'article 7 de la loi du 26 ventôse an IV, les agents et adjoints des communes doivent faire pratiquer l'échenillage par des ouvriers qu'ils choisissent, aux frais des propriétaires ou fermiers qui auraient négligé de le faire. En ce cas, l'éxécutoire des dépenses est délivré par le juge de paix, sur les quittances des ouvriers, contre les dits propriétaires et locataires, et sans que ce payement puisse les dispenser de l'amende. Si donc les ingénieurs devaient être assimilés aux particuliers, les dispositions de l'article 7 leur seraient applicables, et l'on verrait le juge de paix délivrer un exécutoire sur les caisses de l'État ou du département, alors même qu'aucun crédit n'aurait été alloué pour l'exécution des travaux.

Ce ne serait plus l'appréciation d'un acte administratif par les tribunaux, ce serait l'ingérence de l'autorité judiciaire dans les actes de l'administration et la confusion des pouvoirs qui restent distincts sous l'empire même du décret du 19 septembre 1870.

L'amende de 1 à 5 francs qu'un simple particulier aurait encourue pour infraction à la loi du 26 ventôse an IV, dont l'arrêté du préfet de l'Yonne du 29 novembre 1872 rappelle les dispositions, ne devait donc pas être prononcée contre l'administration des ponts et chaussées ou contre un de ses agents non désavoué par elle. Elle seule à le droit d'apprécier les motifs que son ingénieur a fait valoir pour justifier le défaut d'échenillage des arbres de la route dans le délai fixé par l'arrêté préfectoral.

La conséquence d'un arrêt de cassation ne serait pas d'exonérer l'administration du devoir de se conformer aux lois sur l'échenillage et de pourvoir a leur exécution ; elle se bornerait à laisser à chaque pouvoir le soin de statuer sur les matières dont la connaissance lui est dévolue.

Dans ces circonstances et par ces considérations,

Vu la lettre de M. le garde des sceaux, en date du 20 février 1873;
Vu l'article 441 du Code d'instruction criminelle ;
L'article 471, §§ 8 et 15 du Code pénal ;
La loi du 6 ventôse an IV;

Nous requérons qu'il plaise à la cour, chambre criminelle, casser et annuler, tant dans l'intérêt de la loi que dans celui du condamné, le jugement rendu, le 21 juin 1872, par le tribunal de simple police de Villeneuve-l'Archevêque (Yonne);

Ordonner qu'à la diligence du procureur général en la cour, l'arrêt à intervenir sera imprimé et transcrit sur les registres du tribunal de simple police de Villeneuve-l'Archevêque.

Fait au parquet, le 18 mars 1873.

Le Procureur général,
Signé RENOUARD.

La Cour,

En ce qui touche le pourvoi du sieur Chigot, ingénieur des ponts et chaussées :

Attendu que le demandeur s'est régulièrement désisté de son pourvoi, la cour lui en donne acte et dit qu'il n'y a lieu de statuer sur ce pourvoi, lequel sera considéré comme non avenu ;

En ce qui touche le pourvoi formé, de l'ordre de M. le garde des sceaux, par M. le procureur général, tant dans l'intérêt de la loi que du condamné ;

Vu la loi du 26 ventôse an IV et l'article 471, §§ 8 et 15, du Code pénal ; vu également l'arrêté préfectoral du 19 novembre 1871 ;

Sur le premier moyen, pris de la fausse interprétatiou du dit arrêté, en ce que, dans la pensée du préfet de l'Yonne, l'obligation imposée par l'arrêté à certains fonctionnaires était dénuée de toute sanction pénale ;

Attendu que ce qui se rapporte à l'échenillage a été réglé par une loi spéciale, celle du 26 ventôse an IV ; que les prescriptions de cette loi ont un double caractère et s'adressent à deux classes bien distinctes de personnes ; que les premières concernent les simples particuliers à qui l'échenillage est imposé sous la sanction pénale de trois à dix journées de travail; que les secondes, au contraire, s'adressent à des administrateurs, et, dépourvues de sanction pénale, trouvent une garantie suffisante de leur exacte exécution dans le devoir professionnel des fonctionnaires désignés et dans la surveillance de leurs supérieurs hiérarchiques ;

Attendu que, malgré quelques termes ambigus de l'arrêté, tout démontre que le préfet de l'Yonne n'a pas eu l'intention d'innover, et qu'il a conservé entre les simples particuliers et les administra-

teurs la distinction établie par la loi du 26 ventôse an IV, dont son seul but a été d'assurer l'exécution ; qu'il suit de là que, d'après cet arrêté sainement interprété, aucune peine n'était applicable aux ingénieurs des ponts et chaussées pour défaut d'échenillage ;

Que cette peine ne résulte pas davantage du § 8 de l'article 471 du Code pénal, qui n'a eu d'autre objet que de substituer une peine de simple police aux peines correctionnelles édictées par la loi du 26 ventôse, tout en maintenant l'économie de ses dispositions et la distinction fondamentale établie par elle entre les particuliers et les fonctionnaires ;

Sur le deuxième moyen, pris de ce que, en supposant que l'arrêté préfectoral ait le sens que lui a donné le juge de police, cet arrêté serait illégal et, par suite, dépourvu de toute force obligatoire :

Attendu qu'il est de principe que le pouvoir réglementaire trouve sa limite dans la loi ; que, lorsque la loi a réglé une matière de police quelconque, le pouvoir réglementaire ne peut qu'en assurer l'exécution, sans avoir le droit d'y rien ajouter ;

Attendu que la matière de l'échenillage a été réglée par la loi du 26 ventôse an IV ; que, comme il a été dit ci-dessus, aucune sanction pénale n'a été édictée par cette loi contre les administrateurs de divers ordres qu'elle a chargés de veiller à l'échenillage dans certains lieux déterminés ; qu'il n'appartenait pas, dès lors, au préfet de l'Yonne, contrairement à cette loi, de transformer en contravention l'inobservation d'une prescription à laquelle la loi n'avait voulu imprimer que le caractère d'un simple devoir administratif et hiérarchique ;

Attendu qu'il suit de ce qui précède que l'arrêté préfectoral du 19 novembre 1871, pris en dehors de la loi du 26 ventôse an IV, était illégal et dépourvu de force obligatoire ; d'où il suit qu'en le prenant pour base de l'application du § 8 de l'article 471 du Code pénal, le jugement attaqué a formellement violé le § 15 dudit article, lequel ne sanctionne par des peines de simple police que les règlements *légalement* faits ;

Par ces motifs, et attendu que le fait qui a donné lieu à la condamnation se trouve n'être pas un délit qualifié par la loi, et qu'il n'y a pas de partie civile en cause, casse et annule, sans renvoi, le jugement du tribunal de simple police de Villeneuve-l'Archevêque, du 21 juin 1872, tant dans l'intérêt de la loi, que dans l'intérêt du condamné.

Ordonne, etc.

(N° 39)

[21 août 1873.]

Voitures. — Plaque. — Omission des nom et prénoms. — Relaxe non justifié. — (Sieurs Tousseau et Millat.) — *Les plaques des voitures qui ne servent pas au transport des personnes doivent porter toutes les indications prescrites par le décret de* 1852.— *Le juge de simple police ne peut se dispenser d'appliquer la peine quand les nom et prénoms du propriétaire ont été omis.*

La Cour,

Sur le moyen pris de la violation des articles 3 et 7 de la loi du 15 mai 1851 et de l'article 16 du décret du 10 août 1852, sur la police du roulage, en ce que le jugement attaqué aurait prononcé le relaxe des prévenus malgré l'irrégularité dûment constatée de leur plaque de voiture :

Vu les dits articles;

Attendu qu'aux termes des articles combinés 3 de la loi de 1851 et 16 du décret de 1852, toute voiture ne servant pas au transport des personnes doit être munie de la plaque portant en caractères apparents et lisibles les nom, prénoms et profession du propriétaire, le nom de la commune, du canton et du département de son domicile, et qu'aux termes de l'article 7 de la dite loi de 1851, tout propriétaire d'une voiture circulant sur les voies publiques sans être munie de la plaque prescrite est passible d'une amende de 6 à 15 francs, indépendamment d'une amende de moindre quotité à infliger au conducteur;

Attendu qu'il résulte d'un procès-verbal régulier que, le 21 mai dernier, le nommé Tousseau, domestique du sieur Millat, meunier au moulin de Perrache, a été trouvé conduisant sur la route nationale n° 86 une voiture chargée de farine dont la plaque portait exclusivement ces mots : *Moulins de Perrache, cours Rambaud, à Lyon;*

Attendu que, traduits devant le tribunal de police de Saint-Genis-Laval pour contravention aux prescriptions des loi et décret susvisés, les prévenus ont été relaxés des poursuites, par le motif qu'un seul moulin existant à Perrache, celui exploité par le sieur Millat, les indications portées sur la plaque de voiture pou-

vaient être considérées comme suppléant aux nom et prénoms du propriétaire, puisqu'elles ne permettaient aucun doute sur l'individualité de ce dernier;

Mais attendu que les prescriptions de la loi sont précises et formelles; qu'il n'y peut être suppléé par des équivalents, et qu'en tenant pour suffisantes les indications d'une plaque de voiture qui ne relataient ni le nom ni les prénoms du propriétaire, le jugement attaqué a formellement violé les articles prérappelés tant de la loi du 15 mai 1851 que du décret du 10 août 1852;

Casse et annule le jugement du tribunal de simple police du canton de Saint-Genis-Laval, et, pour être statué conformément à la loi sur la prévention, renvoie les nommés Millat et Tousseau devant le tribunal de simple police de Lyon.

L'Editeur-Gérant, Dunod. — Paris. Imp. Arnous de Rivière, r. Racine, 26.

DÉCISIONS DU TRIBUNAL DES CONFLITS.

Les *Annales* n'ont encore publié aucune des décisions émanées du Tribunal des conflits depuis sa réorganisation. On en trouvera neuf ci-après. Il peut n'être pas inutile de rappeler quel est, en cette matière, l'état actuel de la législation.

Depuis l'an VIII jusqu'en 1849, les conflits d'attribution avaient été réglés par le chef de l'État, sur l'avis du Conseil d'État. Du 7 mars 1850 au 22 novembre 1851, en vertu de la constitution de 1848, le règlement fut dévolu à un tribunal spécial, le *Tribunal des conflits*, dans lequel étaient représentées les deux parties en cause, c'est-à-dire l'autorité administrative et l'autorité judiciaire : il rendait des décisions souveraines. Ce tribunal fut aboli en 1852; et, pendant vingt ans, les conflits, après avoir été soumis au Conseil d'État délibérant au contentieux, furent comme autrefois jugés par le chef de l'État.

La loi du 24 mai 1872 (*), qui a réorganisé le Conseil d'État, a rétabli le Tribunal des conflits. Elle a renvoyé (*titre IV*) le règlement des conflits à un tribunal composé : 1° du garde des sceaux, président; — 2° de trois conseillers d'État; — 3° de trois conseillers à la Cour de cassation; — 4° de deux membres et deux suppléants, élus par la majorité des juges ci-dessus désignés. Les décisions de ce tribunal ne sont pas soumises à la sanction du chef de l'État : ce sont de véritables arrêts, comme les décisions de la section du contentieux (*art.* 9), et non de simples avis comme le furent, de 1852 à 1872, les décisions de toutes les sec-

(*) *Annales*, 1872, p. 437.

tions du Conseil d'État, et comme le sont encore celles des trois sections chargées (*art.* 10) d'examiner les affaires d'administration pure (*).

Dans les décisions rendues par le nouveau tribunal, du 14 décembre 1872 au 31 décembre 1873, nous en voyons neuf qui intéressent les travaux publics : ce sont celles que l'on trouvera ci-après.

On remarquera particulièrement l'affaire du 11 janvier 1873 (*de Pâris-Labrosse*). Il est permis de douter que cette évolution nouvelle de la jurisprudence relative à la délimitation des cours d'eau navigables soit la dernière. Nous empruntons au Recueil de M. Hallays-Dabot la notice qui précède le texte officiel et les conclusions de M. David, maître des requêtes, commissaire du gouvernement (**).

E. M.

(*) Un règlement d'administration publique, publié au *Journal officiel* des 25 août 1872 et 11 février 1873, a réparti les affaires entre ces trois sections. Celle qui s'occupe des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et des affaires étrangères a pour président M. le conseiller Aucoc, que l'École des ponts et chaussées est heureuse de compter toujours sur la liste de ses professeurs.

(**) Les Élèves, — aujourd'hui ingénieurs, — qui formaient la deuxième classe de l'École durant les deux sessions 1868-69 et 1869-70, n'ont pu oublier les leçons que M. David leur fit alors, à titre temporaire, sur la première partie du cours de droit administratif.

(N° 40)

[14 décembre 1872.]

Conflit. — Procédure. — Déclinatoire préalable. — Omission. — Nullité. — Dettes de l'Etat. — Ouvrier blessé par la rupture d'une échelle dans l'écluse d'un canal de navigation. — (Sieur Gras.) — *La présentation d'un déclinatoire par le préfet dans les formes prescrites par l'article* 6 *de l'ordonnance du* 1er *juin* 1828 *est une formalité substantielle dont l'omission entraîne la nullité du conflit. — Il ne peut pas y être suppléé par l'exception d'incompétence que les parties, et spécialement le préfet, comme représentant l'Etat défendeur dans l'instance, auraient proposée.*

Au nom du peuple français, le Tribunal des conflits,

Vu l'arrêté de conflit, en date du 25 mars 1872, pris par le préfet des Bouches-du-Rhône, dans une instance pendante devant le tribunal civil de Tarascon entre le sieur Gras, d'une part, et, d'autre part, le sieur Berlandier et le préfet des Bouches-du-Rhône, représentant l'État;

Vu l'exploit, en date des 10 et 11 août 1870, par lequel le sieur Gras, charpentier à Arles, prétendant que, le 2 février 1870, il avait été victime d'un accident qui avait été occasionné par la rupture d'une échelle destinée à permettre de descendre dans l'écluse n° 1 du canal d'Arles à Bouc, pour en manœuvrer les vannes, a assigné le sieur Berlandier, garde-éclusier, et le préfet des Bouches-du-Rhône, comme représentant l'État, à comparaître devant le tribunal civil de Tarascon, pour s'entendre condamner conjointement et solidairement à lui payer 5.000 francs à titre de dommages-intérêts;

Vu les conclusions prises le 3 février 1871 par Me de Roux, avoué du sieur Berlandier, et tendant à ce qu'il plût au tribunal se déclarer incompétent et renvoyer les parties et la matière devant la juridiction administrative;

Vu les conclusions sans date prises par Me Dellon, avoué, pour M. le préfet des Bouches-du-Rhône, représentant l'État, et tendant aux mêmes fins;

Vu les conclusions prises pour le sieur Gras le 5 mai 1871 et tendant au rejet du déclinatoire;

Vu le jugement rendu le 16 juin 1871 par lequel le tribunal de Tarascon, statuant en premier ressort et sur les conclusions respectives des parties, sans s'arrêter au déclinatoire proposé au nom des défendeurs, s'est déclaré compétent et a ordonné qu'il serait plaidé au fond à une audience qui serait ultérieurement fixée;

Vu l'extrait du registre des conflits établi au parquet de Tarascon le 26 mars 1872;

Vu les observations du ministre des travaux publics transmises au ministère de la justice le 2 septembre 1872;

Vu la loi du 24 août 1790, titre 2, article 13;

Vu la loi du 16 fructidor an III;

Vu la loi du 24 mai 1872;

Vu la loi du 4 février 1850 et le règlement du 26 octobre 1849;

Vu l'ordonnance royale du 1er juin 1828;

Considérant que le préfet des Bouches-du-Rhône n'a pas présenté de mémoire en déclinatoire dans les formes prescrites par l'article 6 de l'ordonnance royale du 1er juin 1828;

Considérant que l'omission de cette formalité substantielle entraîne, aux termes de l'article 5 de la même ordonnance, la nullité du conflit;

Considérant que l'exception d'incompétence proposée par les parties et spécialement par le préfet, comme représentant l'État, défendeur dans l'instance, ne pouvait pas dispenser du mémoire en déclinatoire préalable au conflit:

Décide: — Art. 1er. L'arrêté de conflit ci-dessus visé est annulé.

(N° 41)

[11 janvier 1873.]

Grande voirie. — Rivière navigable. — Barrages construits par l'Etat. — Exhaussement des eaux. — Envahissement des propriétés riveraines. — Incorporation au lit de la rivière. — Compétence judiciaire. — Infiltration des eaux. — Dommages. — Compétence administrative. — (De Pâris-Labrosse.)

NOTICE.

L'État a fait construire, dans le lit de la rivière de l'Yonne, des barrages destinés à faciliter la navigation, qui ont eu pour résul-

tat : 1° de surélever le niveau naturel, d'élargir le lit de la rivière et d'y incorporer des terres riveraines; 2° de causer, par infiltrations souterraines, un préjudice permanent à d'autres terrains voisins dont cependant le propriétaire conserve la possession.

Une demande d'indemnité est formée contre l'État : 1° pour l'occupation définitive des terrains incorporés; 2° pour la dépréciation des terrains endommagés par les infitrations.

Sur le premier chef de demande, l'Etat, sans contester le principe de l'indemnité, prétend qu'une partie des terrains se trouvait déjà comprise dans les limites naturelles de la rivière lorsque les travaux ont commencé, et que, pour cette partie, il n'est pas dû d'indemnité. — Le réclamant fait citer l'État devant le tribunal civil pour voir déclarer qu'il est propriétaire de tous les terrains par lui désignés, et préalablement voir ordonner une expertise à l'effet de vérifier quelle était, avant la construction des barrages, la limite de ses propriétés au droit de la rivière, et fixer l'indemnité qui lui est due tant pour l'occupation que pour la détérioration de sa propriété.

Arrêté de conflit ainsi motivé : Est revendiqué par l'autorité administrative le droit : 1° de constater en quoi consistait, sur les lieux litigieux, le lit de l'Yonne au moment où ont commencé les travaux exécutés par le service des ponts et chaussées et jusqu'où ce lit s'étend aujourd'hui ; — 2° de décider si l'exécution de ces travaux a causé un préjudice au réclamant et de fixer, le cas échéant, l'indemnité à laquelle il aurait droit.

A. *En ce qui touche les terrains incorporés au lit de la rivière*, l'autorité administrative n'est pas fondée à revendiquer, en vertu de la loi des 23 décembre 1789, 8 janvier 1790, section 3, article 2, le droit de statuer sur le litige et de constater souverainement quelles étaient les limites de la rivière au moment où les travaux ont commencé, et quelles sont ses limites actuelles, de telle sorte que l'indemnité de dépossession soit réduite aux terrains qui, par l'arrêté de délimitation, seraient reconnus avoir été la propriété du demandeur. — Les conclusions prises sur ce chef présentent à juger *une question de propriété* rentrant dans les attributions exclusives de l'autorité judiciaire.

Les tiers dont les droits sont toujours réservés peuvent se pourvoir, soit devant l'autorité administrative pour faire rectifier la délimitation, soit devant le Conseil d'État à l'effet de faire annuler pour excès de pouvoirs les arrêtés de délimitation qui porteraient atteinte à leurs droits; ils ne peuvent en aucun cas s'adresser aux tribunaux de l'ordre judiciaire pour faire rectifier ou annuler les

actes de délimitation du domaine public et se faire remettre en possession des terrains dont ils se prétendent propriétaires : — mais il n'appartient qu'à l'autorité judiciaire, lorsqu'elle est saisie d'une demande en indemnité formée par un particulier qui soutient que sa propriété a été englobée dans le domaine public par une délimitation inexacte, de reconnaître le droit de propriété invoqué devant elle, de vérifier si le terrain litigieux a cessé, par le mouvement naturel des eaux, d'être susceptible de propriété privée et de régler, s'il y a lieu, une indemnité de dépossession dans le cas où l'administration maintiendrait une délimitation contraire à sa décision (*).

B. *En ce qui touche les dommages* temporaires ou permanents, causés par infiltration, aux terrains dont le propriétaire n'a pas été dépossédé, le tribunal décide que le litige rentre dans la compétence administrative par application de la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4 (**).

(*-**) M. le ministre des travaux publics avait émis l'avis qu'il y avait lieu de valider comme bien fondée la première partie du dispositif de l'arrêté de conflit sans donner suite à la deuxième partie, M. de Pâris-Labrosse ayant, s'il le juge opportun, après les opérations de délimitation, à se pourvoir, devant qui de droit, suivant la situation qui lui sera faite par ces opérations...

M. le commissaire du gouvernement concluait à la validité du conflit sur les deux points, en rappelant que, pour le chef de demande relatif aux simples dommages provenant d'infiltrations, la compétence du conseil de préfecture ne pouvait être douteuse.

Sur la question de délimitation et d'indemnité, le système admis en dernier lieu par la jurisprudence du Conseil d'Etat (V. l'arrêt Jabouin, du 7 mai 1871, *Ann.*, 1872, p. 945) et soutenu par M. le commissaire du gouvernement n'a pas paru suffisant au Tribunal des conflits. Tout en réservant au propriétaire lésé le recours administratif par la voie gracieuse et le recours contentieux au Conseil d'Etat pour excès de pouvoirs, qui restent toujours les seuls moyens légaux de faire modifier ou annuler les actes de délimitation, — on accorde aux tribunaux le droit de déclarer si le terrain a cessé, par le mouvement naturel des eaux, d'être susceptible de propriété privée, et de régler l'indemnité de dépossession, dans le cas où l'administration maintiendrait une délimitation contraire aux déclarations de l'autorité judiciaire. Il suit de là qu'au point de vue de l'indemnité éventuelle, les tribunaux ne seront pas liés par la délimitation administrative : ils pourront rechercher les limites anciennes du cours d'eau et les causes naturelles ou artificielles du changement survenu dans ces limites, non pas sans doute pour prononcer *de plano* la nullité des actes administratifs, mais pour allouer une indemnité au propriétaire dépossédé et, par ce mode indirect de coercition, mettre l'administration en demeure de revenir sur ses propres déclarations, si elle le croit possible. Le travail des ingénieurs de l'Etat se trouvera toujours exposé à subir le contrôle des experts désignés par la juridiction civile, et ces ingénieurs devront apporter une grande

DÉCISION.

Vu l'exploit, en date du 19 février 1872, par lequel le marquis de Pâris-Labrosse a fait assigner l'Etat devant le tribunal civil de Sens pour s'ouïr condamner à lui payer : 1° une indemnité de dépossession pour des terrains dont il était propriétaire et qui ont été incorporés au lit de la rivière d'Yonne par l'exécution des barrages que l'Etat a fait construire dans le lit de cette rivière; 2° une indemnité de dépréciation pour dommages causés à d'au-

---

réserve dans leurs opérations, s'ils ne veulent pas placer l'Etat sous le coup d'indemnités à payer aux tiers. Le système du Tribunal des conflits va donc au delà de la jurisprudence du Conseil d'Etat : dans un but de protection pour le droit de propriété, il tend à faire prédominer les appréciations de l'autorité judiciaire dans une matière ou l'administration, représentant la puissance publique, avait usé longtemps d'un pouvoir discrétionnaire, tempéré plus tard par la possibilité d'un recours contentieux.

La solution que nous rapportons ci-dessus aura des conséquences assez graves que nous tenons à signaler sans équivoque. Administrativement, il n'y aura toujours qu'une délimitation qui soit obligatoire. Mais de l'instance civile engagée contre l'Etat, il pourra résulter une délimitation différente, qui ne s'imposera pas à l'administration, qui ne sera pas exécutoire pour elle et qui aura seulement pour effet de mettre à sa charge le payement d'indemnités, si mieux elle n'aime reviser elle-même son œuvre et faire ainsi acte de soumission. N'est-il pas à craindre que ce système mixte ne soulève, entre l'administration et les tribunaux, un certain antagonisme? Les ingénieurs n'auront-ils pas quelquefois la main forcée par la menace de l'indemnité à la charge de l'Etat?

En indiquant les inconvénients inhérents au système, nous espérons bien que, dans la pratique, ils seront écartés ou atténués par la modération et par la prudence des deux autorités appelées à en faire l'application. Nous avons d'ailleurs la certitude que la décision du Tribunal des conflits sera très-favorablement accueillie par tous les propriétaires riverains des fleuves et rivières, qui, dans les affaires de cette nature, sont frappés surtout de la protection accordée aux intérêts privés, et que les nécessités de la conservation du domaine public touchent moins vivement.

Il faut aussi remarquer que, dans ce procès, la surélévation des eaux était attribuée par le réclamant à l'exécution de travaux publics. C'est l'effet de ces travaux sur le niveau de la rivière qui est à apprécier. Mais, pour faire cette appréciation, il faudra d'abord rechercher l'ancien niveau et les modifications qui avaient pu y être apportées par le mouvement naturel des eaux, abstraction faite de la surélévation artificiellement occasionnée par les travaux de l'Etat. Ce sont là des opérations difficiles, dans l'accomplissement desquelles on ne devra pas perdre de vue le principe de l'imprescriptibilité et de l'inaliénabilité du domaine public.

Au surplus, M. David, commissaire du gouvernement, a très-clairement exposé les précédents de la question. Nous sommes heureux de pouvoir placer ses conclusions sous les yeux du lecteur : par l'analyse des diverses doctrines, dont elles signalent les avantages et les dangers, elles fe-

tres terrains dont il conserve la possession, par les infiltrations souterraines occasionnées par ces barrages; et faire préalablement déterminer par le tribunal quelles étaient, avant la construction des barrages, la limite et l'étendue de ses propriétés au droit de la rivière;

---

ront parfaitement saisir la portée de la décision rendue. M. David s'est exprimé en ces termes :

« Messieurs, des deux questions qui nous sont soumises, la seconde ne saurait être l'objet d'une difficulté sérieuse.

« C'est, en effet, un point désormais hors de contestation en doctrine et en jurisprudence, que nos lois de 1810, 1833 et 1841 sur l'expropriation n'ont enlevé à la juridiction administrative, pour les attribuer à l'autorité judiciaire, que les demandes d'indemnité pour expropriation totale ou partielle d'immeubles, et qu'elles ont par conséquent laissé aux conseils de préfecture la compétence qu'ils tiennent de la loi du 28 pluviôse an VIII, pour statuer sur tous les autres torts ou dommages, temporaires ou permanents, qui peuvent résulter pour les propriétés particulières de l'exécution des travaux publics.

« Le conflit élevé par le préfet de l'Yonne devant le tribunal de Sens, dans l'instance engagée contre l'Etat par le sieur de Pâris-Labrosse, est donc évidemment fondé en tant qu'il revendique pour l'autorité administrative la connaissance et l'appréciation des dommages que certaines parcelles de terrain, dont le demandeur est resté en pleine possession, auraient subi et subiraient encore par suite de filtrations qui seraient le résultat des travaux exécutés par l'Etat dans le lit de l'Yonne.

« Quant à la première question, elle est au contraire des plus graves et des plus délicates.

« En fait, il s'agit cette fois, non pas de terrains simplement endommagés par la filtration de l'Yonne, mais de terrains complétement recouverts par ses eaux depuis qu'une série de barrages, que l'Etat y a fait construire, en a sensiblement élevé le niveau et élargi le lit. Le sieur de Pâris-Labrosse ayant saisi le tribunal d'une demande d'indemnité contre l'Etat, à raison de la dépossession matérielle de ces terrains; — L'Etat, sans contester le principe de l'indemnité, a soutenu qu'une portion des terrains dont il s'agissait, faisant partie du lit de l'Yonne au moment où il y avait commencé ses travaux, l'indemnité à allouer au réclamant ne pouvait porter que sur le surplus; il était donc nécessaire de fixer, au préalable, la ligne de l'ancien lit de l'Yonne et celle du nouveau lit sur les terrains litigieux, afin de déterminer la portion de ces terrains qui, se trouvant entre ces deux lignes, devait être l'objet exclusif de l'indemnité. C'est sur cette question préjudicielle de la détermination des limites anciennes et des limites actuelles du lit de l'Yonne, que le préfet a décliné la compétence du tribunal, et que, après le rejet de son déclinatoire, il a élevé le conflit dont vous êtes saisis.

« Vous êtes ainsi appelés, Messieurs, à vous prononcer sur cette question si souvent discutée, surtout dans ces derniers temps, des pouvoirs respectifs de l'autorité administrative et de l'autorité judiciaire relativement à la délimitation des dépendances naturelles du domaine public (fleuves, rivières et rivages de la mer), et à l'application des effets de cette délimitation à la propriété riveraine.

« Les limites des rivières et du rivage de la mer étant, en effet, essentiellement variables, comme les caprices du courant et du flot, suivant que les

Vu le mémoire en déclinatoire présenté par le préfet de l'Yonne, le 19 mars suivant;

Vu le jugement rendu par le tribunal, le 12 avril 1872, qui, sur les conclusions conformes du procureur de la République, rejette le déclinatoire et retient la cause;

---

limites se rétrécissent ou s'élargissent, la propriété riveraine s'accroît des relais du domaine public ou vient, au contraire, s'absorber et se perdre dans ce domaine. Les actes administratifs qui constatent ces changements réagissent donc nécessairement sur la propriété riveraine, et l'autorité judiciaire étant la gardienne de la propriété privée, comme l'autorité administrative l'est du domaine public, il était naturel qu'un conflit se produisît entre les deux autorités. Il s'est produit, en effet, entre la Cour de cassation et le Conseil d'État, non pas dès le principe, mais à la longue, particulièrement dans les dix dernières années. Il n'a fait que s'accentuer en dernier lieu, depuis qu'un arrêt tout récent de la chambre civile, pour répondre sans doute à la doctrine du Conseil d'État nettement formulée dans deux arrêtés de la commission provisoire, semble avoir transporté la question sur un nouveau terrain. Mais pour envisager le différend sous ces divers aspects, il ne suffit pas de s'en tenir à ces derniers documents, il est nécessaire de suivre les mouvements de jurisprudence qui l'ont produit et l'ont successivement amené à son dernier état.

« Et tout d'abord nous devons constater que jusqu'à présent il y a toujours eu accord entre la Cour de cassation et le Conseil d'État sur le point de départ de leur doctrine respective. Ce point de départ, admis d'ailleurs en principe par le Tribunal des conflits en 1850 (aff. 3 avril 1850, *R. Lebon.* — 1850, *Duhamel.* — 1851, V. de *Marseille.* — 1851, *Duhamel*), c'est que les administrations départementales ayant été chargées par les lois des 22 décembre 1789-8 janvier 1790, s. 3, art. 2, de conserver les propriétés publiques, notamment les rivières et autres choses communes, l'administration puise dans cette mission le pouvoir de déterminer les limites des fleuves et rivières comme des autres dépendances du domaine public, et cela aussi bien pour le passé que pour le présent, c'est-à-dire que ce pouvoir n'est pas restreint aux limites actuelles du lit, qu'il s'étend aux limites anciennes ; qu'ainsi l'administration se trouve chargée de cette œuvre essentiellement administrative qu'elle seule peut opérer avec ensemble, de saisir et de constater, par les moyens et les agents spéciaux dont elle dispose, les oscillations incessantes que subissent les limites soit des rivières, soit du rivage de la mer, par suite de l'incertitude des courants et du flot.

« Ajoutons que ce pouvoir, en raison des termes vagues et insuffisants de la loi dont il tire son origine, était peut-être contestable à l'époque où la jurisprudence a commencé à l'établir, mais que depuis il a trouvé une base nouvelle et certaine dans le décret-loi du 21 février 1852, qui l'a définitivement reconnu et consacré, en confiant son exercice, pour les rivages de la mer, au chef de l'État en Conseil d'État. Mais si l'accord a toujours existé entre les deux jurisprudences sur le principe même du pouvoir de l'administration, en cette matière, il n'en a pas été de même de la portée de ce pouvoir. C'est à ce sujet que s'est produite la divergence entre les deux juridictions, et encore, comme nous le disions tout à l'heure, ne s'est-elle pas manifestée tout d'abord. — Pendant longtemps en effet, jusqu'en 1856, le Conseil d'État avait toujours considéré que les actes de délimitation appartenaient au pouvoir discrétion-

Vu l'arrêté de conflit pris par le préfet de l'Yonne, le 22 avril 1872, et communiqué au tribunal le 25 du même mois;

Vu le jugement rendu le même jour 25 avril, qui ordonne le sursis;

Vu l'extrait du registre tenu au parquet du procureur de la Ré-

---

naire de l'administration, et il n'admettait pas qu'ils puissent lui être déférés par la voie contentieuse (4 avril 1845, *Barsallon, Annales,* 1845, p. 280, *Balias de Soubran*).

« Mais comme il sentait bien qu'il était impossible de laisser la propriété privée sans défense contre les empiétements possibles de ces actes, il réservait aux propriétaires qui se prétendraient dépossédés, une action en indemnité devant l'autorité judiciaire.

« C'est précisément cette idée d'un pouvoir discrétionnaire de l'administration, en cette matière, qui paraît avoir donné naissance à la doctrine, très-ingénieusement conçue par l'autorité judiciaire pour venir au secours de la propriété privée et que la Cour de cassation a maintenue intacte jusqu'à son dernier arrêt.

« Cette théorie paraît avoir été nettement formulée pour la première fois en 1848, par un arrêt de la Cour de Lyon (*affaire Combalot*), et la Cour de cassation l'a mise en pleine lumière dans plusieurs arrêts, notamment en 1862 (*affaire Perrachon*). (Voir Cour de cassation : *Combalot*, 23 mai 1849; *Perrachon,* 20 mai 1862; *Aurousseau,* 14 mai 1866; *Hédouville*, 21 mai 1865.) Elle peut se résumer ainsi :

« Le pouvoir qui appartient à l'autorité administrative, pour la délimitation des rivières et du rivage de la mer, est un pouvoir discrétionnaire qu'elle exerce dans l'intérêt du service public de la navigation. Ainsi, quand l'administration délimite le lit d'un fleuve, elle peut y comprendre des terrains situés en dehors de ses limites naturelles, pour peu qu'elle juge leur incorporation nécessaire ou utile au service de la navigation. Cette incorporation des propriétés privées au domaine public vaut expropriation pour cause d'utilité publique à l'égard des propriétaires; ceux-ci peuvent, en conséquence, poursuivre devant l'autorité judiciaire, sinon le délaissement de leurs terrains dont ils sont irrévocablement dépossédés par l'effet de l'acte de délimitation, du moins la reconnaissance de leurs droits antérieurs de propriété sur ces terrains, et une indemnité représentative de leur valeur.

« Ainsi, à l'autorité administrative le droit de tracer, en vue des nécessités ou des intérêts du service public de la navigation, les limites que nous appellerons administratives. Mais à l'autorité judiciaire celui de rechercher, à son tour, par les moyens de vérification dont elle dispose, les limites naturelles, de les comparer avec les limites administratives, et dans le cas où elle reconnaît que le terrain litigieux est entre les deux tracés, de fixer l'indemnité de dépossession due au propriétaire.

« Ce système avait l'avantage de donner au propriétaire, sinon une réparation complète, ce qui n'aurait pu avoir lieu que par la restitution de son terrain, du moins un secours efficace par l'allocation d'une indemnité de dépossession, et cela sans contester, en reconnaissant même la légalité de l'acte qui l'avait dépossédé, puisque, partant de cette idée que lui avait fournie le Conseil d'État, la Cour de cassation admettait que l'acte de délimitation,

publique près le tribunal de Sens, constatant que les formalités et communications prescrites par l'ordonnance du 1er juin 1828 ont été accomplies dans les délais fixés par la loi;

Vu les observations déposées au greffe du tribunal, le 22 mai 1872, par l'avoué du marquis de Pâris-Labrosse;

étant souverain, avait le pouvoir d'incorporer au domaine public des terrains qui n'en faisaient pas naturellement partie.

« Mais c'était précisément sous ce dernier rapport qu'il présentait un inconvénient fort grave, celui de reconnaître que l'administration, sous forme d'un simple arrêté de délimitation, pouvait exproprier les particuliers, en dehors de toutes les conditions déterminées par la loi de 1841, c'est-à-dire sans enquête, sans déclaration d'utilité publique, sans jugement d'expropriation, sans indemnité préalable.

« En vain invoquerait-on la législation sur l'alignement des routes et des rues, ainsi que la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux, desquelles il résulte que par l'approbation d'un plan d'alignement d'une route ou d'une rue, par la fixation des limites d'un chemin vicinal, l'administration incorpore définitivement au sol de la voie publique des propriétés privées, sauf à l'autorité judiciaire à régler ensuite l'indemnité due aux propriétaires dépossédés. Mais nous avons pour les routes et les chemins vicinaux des textes spéciaux qui confèrent à l'administration le droit, non-seulement de reconnaître les limites réelles de ces dépendances du domaine public, mais encore de leur en créer de nouvelles. Or, de pareils textes ne peuvent être étendus par analogie, et nous n'en avons aucun qui confère à l'administration les mêmes droits pour la délimitation des rivières et autres dépendances naturelles du domaine public.

« Comment donc, en cette matière, l'administration pourrait-elle avoir le droit d'expropriation en dehors des formalités protectrices de la loi de 1841?

« Le système avait, en définitive, le double inconvénient de ne reposer sur aucune base légale et de créer, par la reconnaissance à l'administration d'un droit exceptionnel d'expropriation sous forme d'arrêté de délimitation, en même temps qu'un péril sérieux pour la propriété privée, une tentation fâcheuse pour l'administration elle-même.

« Le Conseil d'État finit par être frappé de ces dangers. Déjà ils lui avaient été signalés à diverses reprises par le ministère public, notamment en 1856 (*affaire de Belair*), en 1860 (*affaire du port de Bercy*). Bientôt après il se trouva en présence d'espèces qui les lui rendirent particulièrement sensibles. Qu'il nous suffise de rappeler la fameuse affaire Drillet de Lanigou, 27 mai 1863 (voir *Annales* 1863, p. 585), dans laquelle un décret avait compris dans les limites du rivage de la mer, à l'embouchure de la Cauche, des terrains en culture, situés sur les bords de cette rivière à 15 kilomètres de son embouchure.

« En présence de pareils résultats que semblait couvrir son ancienne jurisprudence, le Conseil d'État fit un retour aux principes. Il reconnut que, en refusant d'admettre un recours contentieux contre les actes de délimitation, il s'était mépris tant sur la nature de ces actes que sur l'étendue de ses propres pouvoirs, et qu'en définitive c'était à lui, et non à l'autorité judiciaire, qu'il appartenait de défendre les particuliers contre les actes abusifs de l'administration. Une fois entré dans cet ordre d'idées, il y marcha rapidement, et voici la doctrine à laquelle il a abouti en dernier lieu.

« Elle repousse absolument la distinction faite par la Cour de cassation

Vu les observations présentées, le 2 septembre 1872, par le ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du dossier;

Vu la lettre du garde des sceaux, ministre de la justice, du 16 mai 1872, de laquelle il résulte que l'arrêté de conflit et les pièces

---

entre les limites *administratives* et les limites *naturelles*. Suivant elle, le pouvoir qui appartient à l'administration, en vertu de la loi des 22 décembre 1789-8 janvier 1790, a uniquement pour but de conserver intactes, entre ses mains, les dépendances naturelles du domaine public; il doit donc se borner à reconnaître, à constater leurs limites naturelles, c'est-à-dire pour le rivage de la mer, le point jusqu'où s'étend le plus haut flot de mars; pour les fleuves et rivières, le point qu'atteignent, sur la rive, les plus hautes eaux navigables avant tout débordement.

« Que, si les nécessités du service public demandent l'annexion à ces limites naturelles, de certaines propriétés privées, c'est par voie d'expropriation qu'il faut procéder, après l'accomplissement de toutes les formalités légales. Mais lorsque, en dehors de ces conditions, l'administration, pour arriver à une expropriation déguisée, se sert du pouvoir de délimitation qu'elle tient de la loi des 22 décembre 1789-8 janvier 1790, elle détourne ce pouvoir de sa destination et commet, par conséquent, un excès de pouvoir justiciable du Conseil d'État, en vertu de la loi des 7-14 octobre 1790.

« Telle est la doctrine que, dans les dix dernières années, le Conseil d'État a établie à l'égard des actes administratifs portant délimitation des fleuves et rivières et du rivage de la mer; que les actes fussent de simples arrêtés préfectoraux pour la délimitation des fleuves et rivières, ou des décrets rendus en Conseil d'État, en vertu du décret du 21 décembre 1852, pour celle du rivage de la mer; et il a annulé ces actes toutes les fois qu'il a reconnu que, sous prétexte de fixer les limites du domaine public, ils avaient incorporé au domaine des propriétés privées qui n'en faisaient pas naturellement partie (23 mai 1861, Coquard, *Annales*, 1861, p. 503; 27 mai 1863, Drillet de Lanigou, *Annales* 1863, p. 585; 15 décembre 1866, La Gaffette, *Annales* 1868, p. 295; 13 décembre 1866, Coicaud; 9 janvier 1868, Archambault).

« Quelle est la conséquence de cette doctrine à l'égard de l'autorité judiciaire? C'est qu'un recours contentieux étant ouvert devant la juridiction administrative contre tout acte de délimitation qui empiéterait sur la propriété privée, cet acte s'impose à tous tant qu'il subsiste. C'est la constatation juridique des limites naturelles du domaine au regard de la propriété riveraine, car elle émane de l'autorité compétente pour la faire; elle ne saurait donc être remise en question devant l'autorité judiciaire.

« Il suit de là que, si le propriétaire riverain qui se croit lésé dans sa propriété par l'acte de délimitation, au lieu de le déférer au Conseil d'État, s'adresse à la justice civile pour demander, non pas la restitution de son terrain, mais une indemnité représentative de la valeur, l'autorité judiciaire, réduite à tirer les conséquences légales de l'acte de délimitation, devra nécessairement refuser toute allocation d'indemnité qui serait inconciliable avec cet acte. C'est ce qui aura presque toujours lieu, sauf des cas fort rares, celui, par exemple, où la délimitation étant faite pour le passé, le riverain justifierait, sur un terrain compris dans cette délimitation, d'une concession résultant, soit d'un acte antérieur à l'édit de 1566, soit d'une vente nationale; — celui encore où, la délimitation étant faite pour le présent, il serait établi, comme dans l'espèce

jointes sont parvenues au ministère de la justice le 5 du même mois;

Vu l'article 2, section 3, de la loi des 22 décembre 1789, 8 janvier 1790; le décret du 21 février 1852; l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII; l'ordonnance du 1er juin 1828; la loi du 24 mai 1872;

---

actuelle, que l'extension du lit du fleuve, au détriment de la propriété riveraine, est le résultat d'un travail de l'État.

« Mais en dehors de ces cas exceptionnels, la conséquence logique de la doctrine du Conseil d'Etat, c'est que la délimitation une fois opérée, et dont la réformation n'a pas été obtenue, ne saurait être remise en question devant l'autorité judiciaire, même dans le but d'arriver à une simple condamnation pécuniaire qui, reposant sur la déclaration d'un droit préexistant de propriété contredit par l'acte de délimitation, serait inconciliable avec cet acte.

« Cette conséquence, le Conseil d'État avait évité de la formuler nettement, la commission provisoire s'est chargée de ce soin; elle l'a fait dans deux décrets rendus sur conflit, en date des 7 mai 1871, Jabouin, *Annales* 1872, p. 945. Tel a été le dernier mot de l'évolution que le Conseil d'État a opérée dans ces dix dernières années sur sa jurisprudence antérieure.

« Cette nouvelle jurisprudence s'est évidemment inspirée, comme celle de la Cour de cassation, d'un sentiment de protection pour la propriété privée, et elle est même arrivée à lui donner une réparation plus complète que celle qu'elle pouvait trouver de la part de l'autorité judiciaire, En effet, le Conseil d'État, en faisant tomber l'acte de délimitation qui empiète sur la propriété, remet, par cela même, le propriétaire en possession de son terrain, tandis que l'autorité judiciaire, en reconnaissant son droit, ne peut que lui donner un dédommagement pécuniaire. Mais il n'en reste pas moins acquis à l'autorité judiciaire que, dans ce généreux concours qui s'est établi entre elle et le Conseil d'État, pour défendre la propriété privée contre les empiétements des actes de délimitation, sa jurisprudence a eu l'honneur de l'initiative, et jusqu'à ces derniers jours, l'avantage de la fixité.

« Mais la nouvelle doctrine du Conseil d'État, une fois définitivement arrêtée, ne pouvait manquer d'avoir son contre-coup sur la jurisprudence de la Cour de cassation.

« Du moment, en effet, que le Conseil d'État affirmait, la loi du 22 décembre 1789 à la main, que, en matière de délimitation du domaine public, le pouvoir de l'administration se bornait à la constatation des limites naturelles, et que tout acte de délimitation qui empiétait sur la propriété était un acte illégal, justiciable du Conseil d'État, au contentieux; du moment qu'il répudiait ainsi nettement cette idée d'un pouvoir discrétionnaire sans contrôle qui avait été la base et la raison d'être de la jurisprudence judiciaire, cette jurisprudence se trouvait dans cette alternative ou d'abdiquer ou de s'appuyer sur de nouveaux motifs. La Cour de cassation l'a bien compris; mais elle ne pouvait prendre son parti de désintéresser l'autorité judiciaire de débats où la propriété privée était aussi directement engagée ; aussi dans un arrêt récent du 6 novembre dernier, a-t-elle maintenu, au fond, sa jurisprudence, mais en l'appuyant sur de nouveaux motifs que nous pouvons résumer ainsi :

« Les arrêtés de délimitation, bien qu'ils déterminent, soit pour le passé, soit pour le présent, les dépendances du domaine public, ne peuvent avoir pour effet d'enlever à l'autorité judiciaire la connaissance des questions de pro-

Considérant que l'État ayant fait construire plusieurs barrages dans le lit de la rivière d'Yonne, le marquis de Pâris-Labrosse a, par exploit du 19 février 1872, saisi le tribunal de Sens d'une demande tendant à faire condamner l'Etat à lui payer une indemnité de dépossession pour la perte de terrains dont il était propriétaire

---

priété, et particulièrement de celles qui s'élèvent au sujet des alluvions, en vertu des articles 556 et suivants du Code civil.

« A la vérité, l'autorité judiciaire ne peut ordonner à l'administration le délaissement des propriétés privées qu'elle aurait comprises dans sa délimitation; elle doit donc se borner à reconnaître et à déclarer le droit de propriété ou de possession annale réclamée par les propriétaires, sauf à eux à invoquer le bénéfice de cette décision, soit à l'effet de demander à l'autorité administrative le redressement de l'arrêté de délimitation, soit à l'effet de demander à l'autorité judiciaire une indemnité d'expropriation, si cet arrêté est maintenu.

« Ainsi, d'après cet arrêt, le propriétaire dépossédé par un acte de délimitation aura l'option entre le recours devant le Conseil d'État, s'il veut rentrer dans sa propriété, ou une action en indemnité devant l'autorité judiciaire, s'il veut se contenter d'un dédommagement pécuniaire.

« Cette solution, loin de mettre fin au différend, nous semble l'aggraver.

« Nous sommes d'abord frappé des résultats étranges que produira, dans la pratique, le droit d'option laissé aux particuliers. Ainsi, dans une délimitation d'ensemble qui, procédant d'après les mêmes données techniques, reconnues plus tard inexactes, aura compris sur une longue ligne une bande de terrain morcelée entre un grand nombre de propriétaires, la délimitation sera mise à néant à l'égard des uns, elle sera maintenue à l'égard des autres, suivant qu'ils auront préféré le recours administratif ou l'action judiciaire, la reprise de leur terrain ou l'indemnité pécuniaire.

« Un autre résultat qui nous paraît plus grave encore, parce qu'il intéresse l'ordre public, c'est que, sur les actions dont elle sera saisie, l'autorité judiciaire, si elle reconnaît que l'acte de délimitation englobe effectivement le terrain du réclamant, consacrera cette illégalité en attribuant à cet acte, au moyen de l'allocation au propriétaire d'une indemnité de dépossession, le même effet qu'à une expropriation régulièrement consommée. N'y aura-t-il pas là quelque chose qui puisse ressembler à une entente des deux pouvoirs pour éluder la loi, l'un venant ainsi prêter sa sanction à l'illégalité commise par l'autre?

« Mais c'est surtout au point de vue purement juridique que la doctrine émise par le dernier arrêt nous paraît inadmissible. Du moment, en effet, qu'il est reconnu par la Cour de cassation comme par le Conseil d'État, que les actes de délimitation peuvent être annulés par le Conseil d'État au contentieux, quand ils englobent dans leur délimitation des propriétés particulières, il nous semble que l'autorité judiciaire ne peut plus reconnaître ce fait sans s'ériger juge de l'excès de pouvoir, de l'illégalité qu'il constitue, et sans méconnaître cette conséquence du principe de la séparation des pouvoirs, à savoir qu'il est interdit à l'autorité judiciaire d'apprécier la légalité des actes de l'administration, à moins qu'un texte spécial de loi ne l'y autorise.

« A la vérité, l'autorité judiciaire invoque le même principe pour soutenir que l'acte de délimitation ne saurait lui enlever la connaissance des questions de propriété.

« La solution de cette difficulté nouvelle dépend, suivant nous, du caractère

et que la surélévation des eaux aurait incorporés au lit de la rivière, et une indemnité de dépréciation fondée sur le dommage causé à une autre portion de ses immeubles par des infiltrations souterraines;

Considérant que le déclinatoire présenté par le préfet de l'Yonne

---

qu'il faut attribuer au pouvoir de l'administration, en cette matière, c'est-à-dire aux actes de délimitation par lesquels ce pouvoir se traduit. Sont-ce de simples actes de gestion semblables à ceux que l'administration est appelée à accomplir, relativement au domaine de l'État, qui n'auraient, à l'égard des propriétaires riverains, que la valeur de prétentions auxquelles ils seraient libres d'opposer des prétentions contraires devant l'autorité judiciaire?

« Cette opinion a été soutenue par des jurisconsultes éminents. Elle peut invoquer, en sa faveur, le texte même de la loi des 22 décembre 1789 et 8 janvier 1790, de laquelle l'administration tire son pouvoir en cette matière. En effet, dans son énonciation générale des biens qu'elle confie aux soins de l'administration, cette loi mentionne les forêts en même temps que les rivières et autres choses communes. Or, on n'a jamais tiré de ce texte, au profit de l'administration, les droits de décision, d'autorité propre, pour délimiter les forêts de l'État; comment donc en ferait-on sortir un pareil droit pour la délimitation des autres objets qu'il mentionne?

« Nous reconnaissons la fragilité du texte qui sert de base au pouvoir de l'administration en cette matière, et qui serait probablement insuffisant, s'il n'était corroboré par l'ensemble de notre législation sur la grande voirie, et par le décret-loi du 21 février 1852. Mais nous tenons pour moins solide encore l'objection qui, pour contester ce pouvoir, ne s'attacherait qu'à la confusion toute fortuite qui s'est glissée dans la loi quand elle a mêlé les forêts de l'État parmi les dépendances du domaine public; de pareilles confusions étaient, en effet, fort ordinaires dans l'ancienne législation, et elles se sont continuées, à travers les lois intermédiaires, jusque dans les articles 538 et suivants du Code civil.

« La vérité est que le pouvoir confié à l'administration, sur les choses du domaine public, tire son caractère, bien moins des termes plus ou moins clairs dans lesquels il lui a été confié que de la destination même des choses auxquelles il s'applique. Et en effet, le domaine public, à la différence du domaine de l'État proprement dit, étant affecté à l'usage de tous, la mission de le conserver incombe à l'État considéré, non pas comme personne civile, mais à l'État considéré comme puissance publique. Et c'est précisément pour cela que notre législation sur la grande voirie donne à l'administration non-seulement l'action nécessaire pour régler les choses du domaine public et les préserver de toute usurpation, mais encore la juridiction pour réprimer toutes les entreprises qui pourraient le diminuer ou l'altérer. On ne saurait donc contester que les actes de l'administration en cette matière soient des actes administratifs proprement dits, c'est-à-dire des actes d'autorité et de commandement. On ne saurait surtout dénier ce caractère aux décrets rendus en Conseil d'État, pour la délimitation du rivage de la mer. S'il en était autrement, si les actes de l'administratiou étaient de simples actes de gestion, ils ne lieraient en rien l'autorité judiciaire, ils ne s'opposeraient même pas à ce qu'elle ordonnât la restitution des terrains qu'elle reconnaîtrait avoir été à tort compris parmi les dépendances du domaine public. Or, l'autorité judiciaire

ayant été rejeté par le tribunal de Sens, un arrêté de conflit a été pris le 22 avril 1872, et qu'il y a eu lieu d'apprécier séparément, au point de vue de la compétence, chacune des demandes du marquis de Pâris-Labrosse;

En ce qui touche la demande d'indemnité de dépossession :

---

n'est jamais allée jusque-là. Elle a donc toujours reconnu, au moins implicitement, que les actes dont il s'agit étaient des actes de l'autorité administrative, agissant au nom de la puissance publique : comment pourrait-elle contredire à ces actes, en l'absence d'un texte spécial qui l'y autorise, comme le font, par exemple, nos lois sur l'expropriation qui, depuis 1810 seulement, lui ont donné, dans cette matière, la mission de contrôler la légalité des actes administratifs?

« C'est ici que l'arrêt de la Cour de cassation nous oppose les articles 556 et suivants du Code civil.

« Mais nous ne voyons pas que ces articles aient trait à la question.

« Leurs dispositions se bornent à régler les conditions dans lesquelles s'opère, à l'égard des rivières, le droit d'accession, soit au profit des riverains sur les alluvions et relais, soit sur les îlots au profit du domaine de l'État, qu'il ne faut pas confondre avec le domaine public. Il est clair que s'il y a contestation au sujet de ce droit d'accession, soit entre les riverains, soit entre un riverain et l'État, ce sont là des débats de droit civil qui appartiennent exclusivement à l'autorité judiciaire. C'est ce que le Conseil d'État, lui-même, a eu souvent occasion de reconnaître et de déclarer. (Voir notamment affaire Ravier, 30 novembre 1869.)

« Mais, d'une part, dans ces débats, les deux plaideurs supposent nécessairement que les accrues qui en font l'objet sont sorties du lit du fleuve, puisque, sans cela, elles ne seraient pas susceptibles d'appropriation privée; d'autre part, la chose jugée entre eux, en tant qu'elle fixe le point où commencent ces accrues, ne saurait être opposable au domaine public qui n'est pas partie en cause. (V. arrêt du Conseil, 2 déc. 1853, *Champel.*)

« Mais tout autre est le cas où c'est avec le domaine public que le débat est engagé par un riverain, au sujet de la propriété d'une alluvion ou d'un relais. La question est alors de savoir si l'alluvion est parvenue à maturité, si le relai est définitivement abandonné ; en un mot, si l'un ou l'autre de ces objets fait encore ou ne fait plus partie du domaine public. Or, la question ainsi posée, est une question en quelque sorte préjudicielle aux cas prévus par les articles 556 et suivants, qui ne la touchent pas, qui la supposent résolue. C'est à l'autorité administrative, gardienne du domaine public, qu'il appartient de trancher cette question, et nous ne voyons pas que les articles 556 et suivants du Code civil, pas plus qu'aucun autre texte de loi, aient soumis au contrôle judiciaire les décisions qu'elle prend à cet égard dans l'exercice de la puissance publique. Peut-être y a-t-il là une lacune dans notre législation, mais la prenant dans son état actuel, nous devons en conclure, avec les derniers décrets rendus au contentieux, et contrairement au dernier arrêt de la cour de cassation, que l'autorité judiciaire ne peut que tirer les conséquences des actes de délimitation, et que le principe de la séparation des pouvoirs ne lui permet pas de reconnaître un droit de propriété qui serait inconciliable avec la légalité de ces actes.

« En résumé, de l'examen et de la discussion auxquels nous nous sommes

Considérant que l'Etat, tout en admettant le principe de cette indemnité, prétend qu'une partie des terrains pour lesquels elle est réclamée se trouvait déjà comprise dans le lit de la rivière au moment où les barrages ont été commencés; qu'elle formait une dépendance du domaine public, dont les limites ne peuvent être déterminées que par l'administration elle-même, et que, pour cette partie, il ne peut être dû aucune indemnité;

---

livrés, de la double jurisprudence du Conseil d'État et de la Cour de cassation, nous avons tiré les règles suivantes :

« 1° Que c'est à l'autorité administrative, et à elle seule, qu'il appartient, aussi bien pour le passé que pour le présent, de fixer la ligne séparative des fleuves et des rivières d'avec la propriété riveraine ;

« 2° Que ce pouvoir consiste dans la recherche et la constatation des limite naturelles ;

« 3° Que tout acte de délimitation qui empiéterait sur la propriété privée peut être attaqué, pour excès de pouvoir, devant le Conseil d'État au contentieux ; mais que, tant que cet acte est debout, qu'il n'a pas été annulé par la juridiction compétente, il s'impose à l'autorité judiciaire qui, dans les contestations dont elle est saisie, ne peut qu'en tirer les conséquences légales.

« De ces règles il résulte que, lorsque dans un débat entre un particulier et l'État, au sujet d'un terrain riverain d'un fleuve, l'État revendique, comme gardien du domaine public, le droit soit de déterminer, à l'égard d'un point litigieux, le sens et la portée d'une délimitation précédemment faite, soit, aucune délimitation n'ayant encore eu lieu, de procéder à cette opération, l'autorité judiciaire doit surseoir à statuer jusqu'à ce que cette question de délimitation ait été tranchée par l'autorité administrative, seule compétente à ce sujet.

« Tel est, précisément, le cas de l'espèce.

« Dans le débat engagé devant le tribunal de Sens, par le sieur de Pâris-Labrosse contre l'État, au sujet de l'indemnité due au demandeur, pour les terrains dont il prétendait avoir été dépossédé par les eaux de l'Yonne, à la suite des travaux de barrage exécutés par l'Etat, l'administration a soulevé la question de savoir quelles étaient, au point litigieux, les limites du lit de l'Yonne, à l'époque où elle avait commencé ses travaux, et quelles sont aujourd'hui ces limites actuelles, l'indemnité de dépossession à laquelle aurait droit le sieur de Pâris-Labrousse ne devant porter que sur les terrains compris entre ces deux limites. Cette question préjudicielle appartenait, évidemment, à l'autorité administrative, en vertu des règles que nous avons cherché à établir. C'est donc à tort que le tribunal de Sens l'a retenue à sa barre, et avec raison que, par l'arrêté de conflit dont vous êtes saisis, le préfet l'a revendiquée pour l'autorité administrative.

« Nous concluons, en conséquence, à la confirmation du conflit. »

M. Laferrière, commissaire du gouvernement au Conseil d'État, avait conclu dans le même sens. (V. 7 mai 1871, Jabouin, *Annales*, 1872, p. 945 et suiv.) C'était aussi l'opinion de M. Aucoc. (V. la note *eod. loc.*) — Consulter encore trois arrêts sur conflits, du 30 novembre 1869, *Annales*, 1871, p. 65 et suiv.; 13 mars 1872, Patron, et ci-après, 1er mars 1873, conflit Guillié.

(*Extrait du* Recueil Macarel et Lebon).

Considérant qu'il appartient sans doute à l'autorité administrative de veiller à la conservation du domaine public, et que si, depuis le décret du 21 février 1852, la détermination des limites de la mer est faite par des décrets rendus dans la forme des règlements d'administration publique, celle des fleuves et des rivières navigables est restée dans les attributions de l'autorité préfectorale:

Mais considérant que les actes de délimitation du domaine public sont des actes d'administration, à l'occasion desquels l'autorité administrative ne peut ni se constituer juge des droits de propriété qui appartiendraient aux riverains, ni s'attribuer le pouvoir d'incorporer au domaine public, sans remplir les formalités exigées par la loi du 3 mai 1841, les terrains dont l'occupation lui semblerait utile aux besoins de la navigation; qu'en ce qui concerne la détermination des limites de la mer, l'article 2 du décret du 21 février 1852 dispose expressément qu'elle est faite par l'autorité supérieure, *tous droits des tiers réservés;* que c'est là une application du principe de la séparation des pouvoirs d'après lequel ont été fixées les attributions distinctes de l'autorité administrative et de l'autorité judiciaire, et qu'évidemment la même règle doit être suivie lorsqu'il s'agit des limites des fleuves ou des rivières navigables;

Considérant que la réserve des droits des tiers est générale et absolue; qu'elle s'étend aux droits fondés sur une possession constante ou sur des titres privés, comme à ceux qui reposeraient sur des aliénations ou sur des concessions émanées de l'administration, et qu'elle doit être maintenue et appliquée même alors que l'autorité administrative prétendrait, comme dans l'espèce, déterminer non-seulement les limites actuelles, mais encore les limites anciennes de la mer ou des fleuves et des rivières navigables;

Considérant qu'il résulte des principes ci-dessus posés que les tiers dont les droits sont réservés peuvent se pourvoir, soit devant l'autorité administrative pour faire rectifier la délimitation de la mer, des fleuves et des rivières navigables, soit devant le Conseil d'État, à l'effet d'obtenir l'annulation, pour cause d'excès de pouvoirs, des arrêtés de délimitation qui porteraient atteinte à leurs droits; qu'ils ne peuvent en aucun cas s'adresser aux tribunaux de l'ordre judiciaire pour faire rectifier ou annuler les actes de délimitation du domaine public et se faire remettre en possession des terrains dont ils se prétendent propriétaires;

Mais qu'il appartient à l'autorité judiciaire, lorsqu'elle est saisie d'une demande en indemnité formée par un particulier qui soutient que sa propriété a été englobée dans le domaine public par une délimitation inexacte, de reconnaître le droit de propriété in-

voqué devant elle, de vérifier si le terrain litigieux a cessé, par le mouvement naturel des eaux, d'être susceptible de propriété privée, et de régler, s'il y a lieu, une indemnité de dépossession, dans le cas où l'administration maintiendrait une délimitation contraire à sa décision ;

Considérant que le marquis de Pâris-Labrosse n'a soumis au tribunal de Sens, dans la première partie de ses conclusions, qu'une question de propriété privée et une demande d'indemnité de dépossession pour la perte d'une portion de ses terrains occasionnée par une surélévation artificielle des eaux de la rivière d'Yonne; que l'autorité judiciaire était compétente pour statuer sur cette question comme sur cette demande, et que la dépossession du marquis de Pâris-Labrosse ayant été définitivement consommée, par suite des travaux exécutés, la délimitation qui serait faite par l'autorité administrative n'est pas une opération préjudicielle qui puisse réagir sur l'instance dont l'autorité judiciaire se trouve saisie;

D'où il suit qu'il n'y a pas lieu, en ce qui concerne le premier chef des conclusions du marquis de Pâris-Labrousse, de confirmer l'arrêté de conflit du 22 avril 1872;

Mais en ce qui touche le deuxième chef:

Considérant que ce chef ne soulève aucune question de propriété et qu'il a pour objet unique d'obtenir une indemnité que le marquis de Pâris-Labrosse prétend lui être due pour les dommages causés à des terrains, dont il n'est pas dépossédé, par des infiltrations souterraines qui, d'après sa demande, seraient la conséquence directe des travaux publics exécutés dans le lit de la rivière d'Yonne;

Considérant qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, le règlement des indemnités qui peuvent être dues par l'État à l'occasion de dommages temporaires ou permanents provenant de l'exécution de travaux publics, et de la compétence administrative ;

Art. 1er. L'arrêté de conflit élevé par le préfet de l'Yonne, le 25 mai 1872, est annulé en ce qu'il revendique pour l'autorité administrative, comme question préjudicielle, le droit de constater en quoi consistait, sur les lieux litigieux, le lit de l'Yonne, au moment où ont été commencés les barrages, et jusqu'où le lit s'étend aujourd'hui, à l'effet de régler le montant de l'indemnité qui peut être due au marquis de Pâris-Labrosse, pour les terrains dont il se prétend dépossédé.

2. Il est confirmé en ce qu'il revendique pour l'autorité adminis-

trative le droit de décider si l'exécution de ces travaux a causé un préjudice à une autre portion de ses immeubles dont il n'est pas dépossédé, s'il a droit à une indemnité et, le cas échéant, de fixer cette indemnité.

3. L'exploit introductif d'instance du 19 février 1872 et le jugement rendu par le tribunal civil de Sens le 12 avril 1872, sont considérés comme non avenus en ce qu'ils ont de contraire à la présente décision.

4. La présente décision sera transmise à M. le garde des sceaux, ministre de la justice, pour être exécutée suivant sa forme et teneur.

(N° 42)

[11 janvier 1873.]

Voirie (grande). — Canal de navigation. — Concession à perpétuité.— Traité entre la compagnie et un tiers. — Cession de terrain. — Jouissance garantie d'une prise d'eau. — Exécution. — État et diamètre des conduits. — Compétence judiciaire. — (Sieur Damours.)—*C'est aux tribunaux civils qu'il appartient de statuer sur une demande tendant à faire vérifier l'état et le diamètre de conduits établis sur un canal de navigation, concédé à perpétuité, pour assurer à un riverain la jouissance des prises d'eau qui lui ont été vendues ou garanties par des contrats privés de vente anciennement passés entre la compagnie concessionnaire, aux droits de laquelle est aujourd'hui l'Etat, et les auteurs du demandeur, à l'effet de rechercher si le volume d'eau vendu ou garanti n'a pas été diminué par la modification que l'administration a apportée à ces conduits. — Si la connaissance des demandes en indemnité pour réparation de dommages causés par des travaux publics appartient à l'autorité administrative, l'autorité judiciaire est seule compétente pour statuer sur le sens et l'exécution des contrats de droit commun, même quand ces contrats se rattachent à l'exécution des travaux publics, comme au cas de cession amiable : — dans l'espèce, la demande est fondée tant sur la prescription que sur deux actes authentiques passés, sans l'intervention de l'administration, entre les auteurs du réclamant et la compagnie concessionnaire à perpétuité du canal, représentée aujourd'hui par l'Etat* (*).

(*) M. le préfet de la Loire fondait son arrêté de conflit sur les motifs sui-

Vu l'arrêté, en date du 7 juin 1872, par lequel le préfet de la Loire élève le conflit d'attributions dans une instance engagée devant la cour d'appel de Lyon entre l'État et le sieur Damours, avoué près le tribunal de Lyon;

Vu l'exploit, en date du 7 mai 1872, par lequel le sieur Damours a fait assigner l'État devant le président du tribunal de Roanne jugeant en référé, à l'effet de faire ordonner que, par expert, l'état et le diamètre des conduits construits par la compagnie du canal de Roanne à Digoin, en 1833, seront constatés; le volume d'eau que devaient débiter ces conduits, calculé; le volume d'eau qu'ils peuvent débiter actuellement et la quotité de leur débit depuis le 10 août 1872, également constatés, pour être ensuite requis et statué ce qu'il appartiendra;

Vu le déclinatoire, en date du 17 mai 1872, par lequel le préfet de la Loire revendique pour l'autorité administrative la connaissance du litige;

Vu l'ordonnance en date du 28 mai 1872, par laquelle le *juge des référés* se déclare incompétent;

Vu l'exploit, en date du 6 juin 1872, par lequel le sieur Damours relève appel de cette ordonnance;

Vu l'extrait du registre tenu au parquet, constatant le dépôt au greffe de la cour d'appel de l'arrêté de conflit à la date du 8 juin 1872, l'accomplissement des formalités prescrites par l'or-

---

vants : Les ouvrages de prise d'eau existent sur le domaine public en vertu d'actes des 29 janvier 1833 et 11 juin 1860 : l'État se trouvant aux lieu et place de la compagnie concessionnaire, est chargé d'en assurer la surveillance et l'entretien. Les systèmes régulateurs de prise d'eau ayant disparu, l'administration a fait rétablir ces systèmes dans les conditions d'un débit de 2^lit.,666 par seconde, porté par l'abus du riverain à 37 litres. Les travaux exécutés par l'administration sont des travaux publics. S'il en résulte un tort ou dommage, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de l'apprécier (loi du 28 pluv. an VIII, art. 4). De plus, la difficulté s'élève au sujet d'un canal navigable et flottable (grande voirie). Si le propriétaire voulait faire constater l'état des lieux, c'était devant le préfet qu'il devait se retirer afin qu'une expertise fût ordonnée conformément aux articles 56, 57 de la loi du 16 septembre 1807.

M. le ministre de l'intérieur a déclaré que les titres invoqués par le sieur Damours à l'appui de ses droits de prise d'eau n'étaient pas des actes de concession administrative, mais bien des actes de vente passés entre la compagnie du canal de Roanne à Digoin et les auteurs de M. Damours, ayant essentiellement le caractère de conventions privées : c'est donc aux tribunaux qu'il appartient de statuer sur l'interprétation de ces actes, notamment sur la question de savoir si les prises d'eau sont dans des conditions précisées dans les titres, réserve étant d'ailleurs faite pour tous les droits de l'administration quant à l'exécution des ouvrages qu'il pourrait y avoir lieu de faire dans le canal.

(*Extrait du* Recueil de M. Hallays-Dabot.)

donnance du 1er juin 1828 et l'envoi du dossier au ministre de la justice, à la date du 11 juillet 1872;

Vu la lettre du ministre de la justice constatant que l'arrêté de conflit et les pièces jointes sont parvenus au ministère le 12 juillet 1872;

Vu les observations du ministre des travaux publics, en date du 1er septembre 1872, concluant à l'annulation de l'arrêté de conflit;

Vu les contrats de vente, en date des 29 janvier 1833 et 11 juin 1860, passés entre la compagnie concessionnaire du canal de Roanne à Digoin et les auteurs du sieur Damours;

Vu la loi des 16-24 août 1790, titre 2, article 3, et titre 4, article 4;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4, et celle du 16 septembre 1807;

Vu la loi des 29 mai-5 juin 1827, autorisant l'adjudication de la concession à perpétuité du canal de Roanne à Digoin, et l'ordonnance des 11 octobre-14 décembre 1830, contenant approbation de cette adjudication;

Considérant que si la connaissance des demandes en indemnité pour réparation des dommages causés par l'exécution des travaux publics appartient à l'autorité administrative, l'autorité judiciaire est seule compétente pour statuer sur le sens et l'exécution des contrats de droit commun, même quand ces contrats se rattachent à l'exécution des travaux publics, comme au cas de cession amiable;

Considérant que la demande du sieur Damours est fondée tant sur la prescription que sur deux actes authentiques passés, sans l'intervention de l'administration, entre la compagnie concessionnaire à perpétuité du canal de Roanne à Digoin, représentée aujourd'hui par l'État, et les auteurs du sieur Damours;

Que le premier de ces contrats, en date du 29 janvier 1833, contient la cession amiable d'une parcelle nécessaire aux travaux du canal, faite à la compagnie, à la charge par celle-ci de rendre, en échange d'eaux qu'elle acquiert ou supprime, un volume d'eau déterminé, d'entretenir et d'assurer la jouissance de cette prise d'eau à perpétuité, quelle que soit la durée du canal;

Que, par le second de ces contrats, en date du 11 juin 1860, la compagnie vend un pré arrosé par une prise d'eau dans laquelle elle garantit à l'acquéreur le droit à un quart du volume d'eau que peut débiter le conduit actuel;

Considérant que cette demande, ainsi fondée, tend uniquement

à faire constater, par experts, l'état et le diamètre des conduits construits par la compagnie en 1833, le volume d'eau que devaient débiter ces conduits, ainsi que le volume d'eau qu'ils peuvent débiter depuis les modifications que l'administration y a apportées pour être ensuite requis et statué ce qu'il appartiendra;

Qu'une telle demande, par son fondement et par son objet, est de la compétence des tribunaux civils; que par suite il appartenait au juge des référés de statuer sur l'urgence et l'opportunité des mesures réclamées par le sieur Damours;

Art. 1er. L'arrêté, en date du 7 juin 1872, par lequel le préfet de la Loire a élevé le conflit dans l'instance engagée par le sieur Damours contre l'État, est annulé.

2. Expédition de la présente décision sera transmise à M. le garde des sceaux, ministre de la justice, pour être exécutée suivant sa forme et teneur.

(N° 43)

[25 janvier 1873.]

Dettes de l'Etat. — Transport de poudres sur un chemin de fer, dans un train de voyageurs, pour le compte de l'administration de la guerre.— Réquisition.— Accident.— Action en dommages-intérêts. —Action en garantie contre l'Etat.—Appréciation des actes administratifs. — (Chemin de fer de Lyon contre l'État, affaire Michel.) — *L'autorité administrative est seule compétente pour statuer sur la demande formée contre l'Etat par une compagnie de chemin de fer, à l'effet de faire décider que l'Etat sera tenu de la garantir des condamnations qui seraient prononcées contre elle au profit d'un particulier à raison de blessures reçues par celui-ci au moment d'une explosion de poudres transportées pour le compte de l'administration de la guerre dans un train de voyageurs, en vertu d'une décision du ministre des travaux publics et par réquisition d'un commandant d'artillerie. — L'autorité judiciaire, en prononçant sur l'action principale de la victime contre la compagnie,—n'a pas pu, sans violer le principe de la séparation des pouvoirs,—affirmer également sa compétence pour statuer sur l'action en garantie de la compagnie contre l'Etat, par le motif qu'il serait possible de juger*

cette dernière demande en laissant de côté l'appréciation des actes administratifs et en s'attachant exclusivement à un autre moyen tiré des faits de négligence et d'imprudence, qui auraient été commis par les agents de l'administration de la guerre dans l'emballage des barils de poudre, faits dont il appartiendrait aux tribunaux d'apprécier les conséquences par application des articles 1382 et suivants du Code civil.—Ces deux moyens sont liés l'un à l'autre : pour pouvoir apprécier les conséquences des faits de négligence que la compagnie impute aux agents de l'Etat, il est nécessaire d'apprécier les conditions dans lesquelles cette réquisition a été faite, notamment d'examiner si la compagnie était dispensée de vérifier, en ce qui concernait le chargement des poudres, l'accomplissement des conditions prescrites par un arrêté du ministre des travaux publics du 15 février 1861. — 1re et 2e espèce, avec quelques différences de rédaction dans les motifs, mais sans importance sur la solution, qui reste identique.

Vu l'arrêté, en date du 11 mai 1872, par lequel le préfet du département du Rhône élève le conflit d'attributions dans une instance engagée contre l'État par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée devant le tribunal de Lyon, à l'effet de faire décider que l'État sera tenu de garantir la dite compagnie contre la condamnation à des dommages-intérêts qui serait prononcée contre elle au profit du sieur Michel, victime de l'accident survenu le 5 février 1871 sur la ligne de Marseille à Toulon entre les gares de Bandol et de Saint-Nazaire ;

Vu l'exploit, en date du 3 novembre 1872, par lequel la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, agissant poursuites et diligences du sieur Paulin Talabot, directeur général de la dite compagnie, assigne l'État, en la personne du préfet du département du Rhône, à comparaître devant le tribunal de Lyon pour, attendu que la compagnie est assignée par le sieur Michel, à l'effet de se voir condamner à lui payer une indemnité de 20.000 francs à raison des blessures qu'il aurait reçues lors de l'accident survenu le 5 février 1871 sur le chemin de fer de Marseille à Toulon, accident causé par l'explosion de poudres transportées pour le compte de l'administration de la guerre dans un train de voyageurs ; attendu que si ces poudres ont été transportées dans un train de voyageurs, c'est en vertu d'une décision du ministre des travaux publics motivée par les nécessités de la guerre et par suite d'une réquisition ; que, de plus, le chargement

aurait été effectué à Bordeaux par les soins des agents de l'administration de la guerre et que, en conséquence, dans le cas où il serait jugé que l'accident n'est pas un cas de force majeure, l'État devrait être déclaré responsable des ordres donnés par le ministre des travaux publics et des réquisitions faites en vertu de ces ordres, ainsi que des imprudences ou négligences qui auraient pu être commises par les agents de l'administration de la guerre dans l'emballage et l'arrimage des poudres, entendre dire que l'État sera tenu de garantir la compagnie des condamnations prononcées contre elle au profit du sieur Michel, en principal, intérêts et frais;

Vu les conclusions prises par le préfet au nom de l'État, et tendant à ce que le tribunal se déclare incompétent;

Vu le mémoire en déclinatoire présenté par le préfet du département du Rhône, le 2 mars 1872, à l'effet de revendiquer pour la juridiction administrative le jugement de l'instance engagée contre l'État par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée;

Vu les réquisitions du procureur de la République tendant au rejet de ce déclinatoire;

Vu le jugement, en date du 1er mai 1872, par lequel le tribunal disjoint l'action principale intentée par le sieur Michel contre la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée de l'action en garantie intentée par la dite compagnie contre l'État, condamne la compagnie à payer au sieur Michel la somme de 6.000 francs, et en ce qui touche le recours en garantie exercé par la compagnie contre l'État, sans s'arrêter au déclinatoire présenté par le préfet, se déclare compétent, non pour contrôler et interpréter la décision ministérielle du 26 août 1870 et la réquisition du commandant d'artillerie, mais pour apprécier les conséquences des fautes que la compagnie reproche aux agents de l'État dans l'exécution de la réquisition, et retient la cause à ce point de vue;

Vu la pièce en date du 15 mai 1872, par laquelle le tribunal de Lyon, réuni en la chambre du conseil, donne acte au procureur de la République de la communication de l'arrêté de conflit ci-dessus visé et de ses réquisitions tendant à ce qu'il soit sursis à toute procédure judiciaire;

Vu l'extrait du registre tenu au parquet (accomplissement des formalités);

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de la guerre, à la date du 3 sep-

tembre 1872, en réponse à la communication qui leur a été donnée du dossier;

Vu la loi des 16-24 août 1790, titre II, article 13, et la loi du 16 fructidor an III;

Vu la loi du 24 mai 1872, articles 25 à 28, la loi du 4 février 1850; le règlement du 26 octobre 1849, les ordonnances du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831;

Considérant que l'action en garantie intentée par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre l'État à l'occasion de la demande en dommages-intérêts formée contre la compagnie par le sieur Michel, est fondée sur ce que l'accident dont le sieur Michel aurait été victime a été causé par l'explosion de poudres que la compagnie, en vertu d'une décision du ministre des travaux publics, en date du 26 août 1870, aurait été requise de transporter dans un train de grande vitesse contenant des voyageurs, et dont le chargement aurait été effectué dans des conditions défectueuses par les agents de l'administration de la guerre;

Considérant que le tribunal civil de Lyon, tout en reconnaissant avec raison qu'il ne pouvait, sans violer le principe de la séparation des pouvoirs administratif et judiciaire établi par les lois ci-dessus visées, apprécier la régularité et les conséquences de la décision précitée du ministre des travaux publics, et de la réquisition faite par le commandant de l'artillerie de Bordeaux, s'est déclaré compétent pour statuer sur la demande de la compagnie, par le motif qu'il pouvait prononcer sur cette demande en laissant de côté le premier moyen tiré de l'appréciation de ces actes administratifs et en s'attachant exclusivement au second moyen tiré des faits de négligence et d'imprudence qui auraient été commis par les agents de l'administration de la guerre dans l'emballage des barils de poudre, faits dont il lui appartiendrait d'apprécier les conséquences par application des articles 1382 et suivants du Code civil;

Mais considérant que les deux moyens sur lesquels est fondée l'action de la compagnie contre l'État sont entièrement liés l'un à l'autre; qu'en effet, pour pouvoir apprécier les conséquences des faits de négligence ou d'imprudence que la compagnie impute aux agents de l'État dans l'exécution de la réquisition, il est nécessaire d'apprécier les conditions dans lesquelles cette réquisition a été faite, notamment d'examiner si la compagnie des chemins de fer était dispensée de vérifier, en ce qui concernait le chargement des

poudres, l'accomplissement des conditions prescrites par l'arrêté du ministre des travaux publics, en date du 15 février 1861 ;

Qu'il suit de là que la demande en garantie formée par la compagnie contre l'État ne peut être jugée que par l'autorité administrative, seule compétente, en vertu des lois ci-dessus visées, pour apprécier la régularité et les effets de la décision du ministre des travaux publics, en date du 26 août 1870, et de la réquisition du commandant d'artillerie de Bordeaux en date du 3 février 1871 ;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris par le préfet du département du Rhône, dans l'instance pendante entre la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et l'État est confirmé.

2. Sont considérés comme non avenus l'exploit introductif de l'instance en garantie dirigée par la compagnie contre l'Etat, les conclusions de ladite compagnie et le jugement du tribunal de Lyon, en date du 1er mai 1872, en tant qu'il statue sur ladite instance.

3. (Transmission de la décision au garde de sceaux pour l'exécution.)

Chemin de fer de Lyon c. l'État (affaire Masson).

Vu l'arrêté, en date du 14 août 1872, par lequel le préfet du département du Rhône élève le conflit d'attributions dans une instance engagée contre l'Etat, par la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, devant le tribunal de Villefranche, à l'effet de faire décider que l'Etat sera tenu de garantir ladite compagnie contre les condamnations à des dommages-intérêts qui serait prononcée contre elle au profit des mineurs Masson, dont la mère a été l'une des victimes de l'accident survenu, le 5 février 1871, sur la ligne de Marseille à Toulon ;

Vu l'exploit, en date du 15 janvier 1872, par lequel ladite compagnie assigne l'Etat, en la personne des ministres de la guerre et des travaux publics, à comparaître devant le tribunal de Villefranche, à l'effet de le rendre passible de la garantie susindiquée, par le motif que si l'accident du 5 février 1871 a été causé par l'explosion des poudres qu'elle transportait dans un convoi où se trouvaient des voyageurs, ce transport a eu lieu par suite de décisions prises par le ministre des travaux publics, ou de réquisitions à elle adressées par l'autorité militaire ; et qu'en outre ledit accident proviendrait du mauvais emballage des poudres, emballage dont les ouvriers militaires étaient seuls auteurs ;

Vu les conclusions prises par le préfet du Rhône, le 27 janvier 1872, et tendant à ce que le tribunal de Villefranche se déclare incompétent ;

Vu les observations fournies par le préfet à l'appui de son arrêté de conflit;

Vu les réquisitions du procureur de la République tendant à ce que le tribunal se déclare incompétent;

Vu le jugement en date du 11 juillet 1872, par lequel le tribunal, tout en condamnant la compagnie du chemin de fer à des dommages-intérêts envers les mineurs Masson, se déclare compétent pour statuer sur la demande en garantie formée par la compagnie du chemin de fer, par ce motif qu'il ne s'agit pas de contrôler ou d'interpréter soit les décisions du ministre des travaux publics, soit les réquisitions et les actes de l'autorité militaire, mais seulement d'apprécier les conséquences des fautes que la compagnie impute aux agents de l'Etat;

Vu le jugement, en date du 25 août 1872, par lequel le tribunal donne acte au procureur de la République de la communication de l'arrêté de conflit pris par le préfet, et surseoit à statuer;

Vu l'extrait du registre tenu au parquet (accomplissement des formalités);

Vu les observations écrites présentées le 25 octobre 1872 par le ministre de la guerre, et par le ministre des travaux publics, le 31 du même mois;

Vu la loi des 16-24 août 1790, titre II article 13, et la loi du 16 fructidor an III;

Vu la loi du 24 mai 1872, celle du 4 février 1850, le règlement du 26 octobre 1849, les ordonnances du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831;

Considérant que l'action en garantie intentée par la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre l'Etat, à la suite de la demande en dommages-intérêts dirigée contre elle par le tuteur des mineurs Masson, est fondée sur ce que si l'accident dont la mère de ces mineurs a été victime a eu pour cause l'explosion des poudres que la compagnie transportait dans un train de grande vitesse, où se trouvaient des voyageurs, ce transport avait eu lieu en vertu de décisions du ministre des travaux publics, et sur les réquisitions de l'autorité militaire, qui avait à s'imputer la négligence de ses agents dans l'emballage et l'arrimage des poudres dont s'agit;

Considérant que le tribunal de Villefranche, tout en reconnaissant qu'il ne pouvait, sans violer le principe de la séparation des pouvoirs administratif et judiciaire, contrôler ou apprécier la régularité des décisions et réquisitions précitées, s'est néanmoins déclaré compétent pour statuer sur la demande de la compagnie,

parce que, suivant lui, il s'agissait uniquement d'apprécier, dans les cas prévus par les articles 1382 et suivants du Code civil, les faits résultant des ordres donnés par l'administration, et les conséquences dommageables pour les tiers des faits de ses agents, et que la responsabilité créée par ces articles s'applique à tous les faits qui y sont prévus, de quelque personne qu'ils émanent;

Mais considérant que les moyens sur lesquels se fonde l'action de la compagnie contre l'Etat sont intimement liés les uns aux autres;

Que, pour apprécier les conséquences des faits de négligence ou d'imprudence que la compagnie impute aux agents de l'Etat, il est nécessaire d'examiner soit les décisions du ministre des travaux publics, soit les conditions dans lesquelles ont été prises les réquisitions de l'autorité militaire pour le transport des poudres;

D'où il suit que la demande en garantie formée par la compagnie ne peut être jugée que par l'autorité administrative, seule compétente en vertu des lois ci-dessus visées pour apprécier la régularité et les effets de la décision du ministre des travaux publics, et de la réquisition faite par le commandant de l'artillerie de Bordeaux;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris par le préfet du département du Rhône dans l'instance pendante entre la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et l'Etat, est confirmé.

2. Sont considérés comme non avenus l'exploit introductif et l'instance en garantie dirigée par la compagnie contre l'Etat, les conclusions de ladite compagnie, et le jugement du tribunal de Villefranche, en date du 29 août 1872, en tant qu'il statue sur ladite instance.

(N° 44)

[1er février 1873.]

Voirie (grande). — Fleuve. — Atterrissements. — Propriété. — Délimitation. — Question préjudicielle. — Précédent conflit. — Exécution. — Non-lieu à statuer. — (Sieur Pascal.) *— Dans une instance pendante entre un particulier et l'Etat au sujet de la propriété d'alluvions dans le Rhône, un précédent arrêt du Conseil d'Etat du*

30 *novembre* 1869 (*V.* Annales, 1870, p. 371), *rendu sur conflit, a réservé à l'administration la connaissance de la question préjudicielle de savoir quelles sont les limites du fleuve au devant du domaine du réclamant* (*). — *Une nouvelle instance est introduite par le réclamant en vue de faire décider que, faute par l'Etat d'avoir fait les diligences nécessaires pour exécuter l'arrêt sur conflit de* 1869, *il sera passé outre au jugement du fond, avant que l'autorité administrative ait vidé la question préjudicielle dont la connaissance lui a été réservée. — Nouveau conflit. — Mais postérieurement à ce conflit, le préfet a reconnu et déclaré les limites du fleuve au point litigieux. — Décidé que, dans ces circonstances, le conflit est devenu sans objet et qu'il n'y a lieu d'y statuer.*

Vu l'arrêté à la date du 31 mai 1872, par lequel le préfet du département des Bouches-du-Rhône a élevé le conflit d'attributions dans une instance pendante devant la Cour d'appel d'Aix entre l'État et le sieur Pascal ;

Vu l'acte signifié le 25 janvier 1872 à la requête du sieur Pascal (Ambroise-Joseph), par lequel il a cité devant la Cour d'appel d'Aix le préfet du département des Bouches-du-Rhône, comme représentant l'État, pour voir ordonner que le préfet, représentant l'État, sera tenu, dans les trois jours de la signification de l'arrêt à intervenir, de rapporter au procès la décision ministérielle du 26 novembre 1866 pour, sur le vu de cette pièce, être par la Cour statué ce qu'il appartiendra; condamner l'État aux dépens de l'incident et subsidiairement impartir à l'État tel délai que la Cour fixera, afin qu'il fasse procéder à la reconnaissance du lit du Rhône, en face et le long de la propriété du sieur Pascal ; passé lequel délai, le concluant sera autorisé à poursuivre le jugement de la cause au fond ;

Vu le déclinatoire proposé par le préfet à la date de février 1872, et par lequel il demande à la Cour de renvoyer les parties devant l'autorité administrative à l'effet d'obtenir qu'il soit procédé à la délimitation dont il s'agit ;

Vu les conclusions signifiées au nom du sieur Pascal le 13 avril 1872 ;

Vu les conclusions prises au nom de l'État, représenté par le préfet des Bouches-du-Rhône ;

(*) Sur la question de délimitation préjudicielle, V. ci-dessus, 11 janv. 1873, de Pâris-Labrosse, *Annales*, 1874, p. 134 et ci-après, 1er mars, Guillié, conflit de l'Yonne.

Vu les conclusions du ministère public tendant au rejet du déclinatoire du préfet;

Vu l'arrêt, à la date du 15 mai 1872, par lequel la Cour, sans s'arrêter au déclinatoire du préfet, faisant droit, au contraire, à la demande du sieur Pascal, dit que dans les trois mois de la signification de l'arrêt, l'État sera tenu de produire le procès-verbal de délimitation du 26 novembre 1866, s'il existe, et, en cas contraire, de faire procéder à la délimitation du lit du Rhône en face et le long des propriétés du sieur Pascal; faute de quoi et passé le dit délai, l'État sera considéré comme ayant renoncé à la dite délimitation, et le sieur Pascal autorisé à poursuivre le jugement de la cause sur le fond et à réclamer tels dommages-intérêts qu'il appartiendra;

Vu... (pièces établissant l'accomplissement des formalités de procédure et les dates);

Vu le certificat du directeur des affaires civiles au ministère de la justice, duquel il résulte que les pièces sont parvenues à la chancellerie le 20 juillet 1872;

Vu les observations du ministre des travaux publics en réponse à la communication qui lui a été donnée de l'arrêté de conflit ci-dessous visé, et des pièces à l'appui, les dites observations, en date du 2 septembre 1872; ensemble les pièces jointes à la lettre du ministre;

Vu les lettres adressées par le ministre des travaux publics au garde des sceaux, ministre de la justice, les 7 et 9 janvier 1873; ensemble l'arrêté à la date du 14 juin 1872, par lequel le préfet du département des Bouches-du-Rhône a reconnu et déclaré, en exécution du décret rendu sur conflit le 30 novembre 1869, les limites du lit du Rhône au point litigieux; le dit arrêté notifié au sieur Pascal le 20 juillet 1872;

Vu le décret à la date du 30 novembre 1869, par lequel a été confirmé l'arrêté de conflt pris par le préfet des Bouches-du-Rhône le 24 juillet précédent, en tant qu'il revendique pour l'autorité administrative la connaissance de la question préjudicielle de savoir quelle est la consistance et quelles sont les limites du lit du Rhône au devant des propriétés du sieur Pascal;

Vu la loi des 22 décembre 1789-8 janvier 1790;

Vu la loi des 16-24 août 1790;

Vu le décret du 16 fructidor an III;

Vu les ordonnances du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831;

Vu la loi du 24 mai 1872;

Vu la loi du 24 février 1850;

Vu le règlement d'administration publique du 26 octobre 1849;

Considérant que par l'arrêté de conflit, le préfet a revendiqué la connaissance de la demande du sieur Pascal en tant qu'elle tendait à faire décider par la Cour qu'il pourrait être passé outre au jugement du fond, avant que l'autorité administrative eût vidé la question préjudicielle dont la connaissance lui avait été réservée par le décret sur conflit du 30 novembre 1869, et procédé à la reconnaissance du lit et des limites du Rhône au devant de la propriété du sieur Pascal;

Qu'il résulte des lettres ci-dessus visées du ministre des travaux publics et des pièces qui y sont jointes, qu'après le conflit élevé et par un arrêté, en date du 14 juin 1871, qui a été notifié au sieur Pascal, le préfet a reconnu et déclaré les limites du fleuve au point litigieux;

Qu'en l'état, le conflit est devenu sans objet;

Art 1er. Il n'y a lieu à statuer sur l'arrêté de conflit pris par le préfet du département des Bouches-du-Rhône, dans l'instance pendante devant la Cour d'appel d'Aix, entre le sieur Pascal et le domaine de l'Etat.

2. Expédition de la présente décision sera transmise à M. le garde des sceaux, ministre de la justice, pour être exécutée selon la forme et teneur.

(N° 45)

[8 février 1873.]

Dettes de l'Etat. — Enfant blessé par une imprudence des employés de l'Etat. —Responsabilité. — Action en indemnité contre les employés de l'Etat comme civilement responsables.— (Sieur Blanco.)— *Un enfant, qui passait sur la voie publique devant l'entrepôt des tabacs de Bordeaux, a été renversé par un wagon que les employés de l'Etat ont poussé de l'intérieur de l'établissement; il a dû subir l'amputation. — Le père de l'enfant intente une action en dommages-intérêts contre les dits employés et contre l'Etat solidairement responsable du fait de ses agents par application des articles* 1382, 1383, 1384 *du Code civil. — L'autorité administrative est seule compétente pour statuer sur la demande d'indemnité en tant que dirigée* contre l'Etat, *alors même que cette demande est fondée, non*

pas sur l'exécution ou l'omission de certaines mesures administratives, mais bien sur une faute ou une négligence qui serait personnelle aux agents de l'Etat dans l'emploi auquel ils sont préposés. — La responsabilité, qui peut incomber à l'Etat pour dommages causés aux particuliers par le fait des personnes qu'il emploie dans le service public, n'est pas régie par les principes établis dans le Code civil pour les rapports entre particuliers; elle n'est ni générale ni absolue, elle a ses règles spéciales qui varient suivant les besoins du service et la nécessité de concilier les droits de l'Etat avec les droits privés (*).

Vu l'exploit introductif d'instance, du 24 janvier 1872, par

(*) Le principe, qui a prévalu dans cette affaire après une discussion très-approfondie, est conforme aux traditions du Conseil d'État. Les raisons qui lui servent de base avaient déjà été indiquées plusieurs fois par MM. les commissaires du gouvernement. Elles reposent sur deux idées principales pouvant se résumer ainsi :

1° Il y a lieu de distinguer entre les actions dirigées contre l'État en tant que personne civile et celles qui sont dirigées contre l'État à raison de faits accomplis dans l'exercice de la puissance publique. Les actions de la première catégorie rentrent seules dans la compétence judiciaire : les autres restent toutes dans la compétence administrative, à moins qu'elles n'aient été placées dans le domaine de l'autorité judiciaire par quelque texte spécial dérogeant à la règle générale. L'erreur de ceux qui ont combattu la jurisprudence du Conseil d'État sur le point en question est venue de ce qu'ils ont méconnu cette distinction fondamentale, de ce qu'ils ont cru, contrairement à la vérité et aux précédents législatifs, que la juridiction des tribunaux embrassait de plein droit toutes les actions intentées contre l'État, et que la compétence de l'administration ne devait être qu'exceptionnelle, tandis que c'est l'inverse qui est vrai en ce qui touche les actions s'adressant à l'État, *puissance publique.*

2° La cause et la nature de l'action ne permettent pas de lui appliquer, d'une manière absolue, les règles du droit privé, qui sont établies pour les relations de particulier à particulier. Le fonctionnement des services publics, à l'occasion desquels est né le litige, comporte d'autres exigences et d'autres points de vue, qui ne sont bien connus et qui ne peuvent être sainement appréciés que par les autorités chargées de pourvoir à ces services.

Tels sont les deux ordres d'idées dont on trouvera le développement dans les conclusions de M. le commissaire du gouvernement, ci-après transcrites. M. David, après avoir précisé le point de divergence entre la jurisprudence de la cour de cassation et celle du Conseil d'État, recherche les véritables origines, dans notre droit moderne, du principe de la séparation des pouvoirs et celles de la juridiction administrative établie parallèlement, en quelque sorte, à l'autorité judiciaire, dont elle limite le domaine : il oppose ensuite à la doctrine de la cour de cassation l'ensemble des raisons qui lui semblent militer en faveur du maintien de la compétence administrative et de la doctrine du Conseil d'État. Le Tribunal des conflits, délibérant sous la présidence de M. le

lequel Jean Blanco a fait assigner, devant le tribunal civil de Bordeaux, l'État, en la personne du préfet de la Gironde, Adolphe Jean, Henri Bertrand, Pierre Monet et Jean Vignerie, employés à la manufacture des tabacs, à Bordeaux, pour, attendu que, le 3 novembre 1871, sa fille Agnès Blanco, âge de cinq ans et demi,

---

garde des sceaux, a statué conformément à ces savantes conclusions. M. le commissaire du gouvernement s'est exprimé ainsi :

« Le fait qui a donné lieu à ce conflit est aussi simple qu'il est triste.

« Une enfant de cinq ans, Agnès Blanco, a été renversée et grièvement blessée par un wagonnet chargé de tabacs, que conduisaient quatre ouvriers de la manufacture des tabacs de Bacalan à Bordeaux, à travers la rue qui sépare le magasin du hangar de cet établissement.

« Le père de l'enfant a intenté devant le tribunal civil de Bordeaux, en vertu des articles 1382 et suivants, une action qui était dirigée, tout à la fois, contre les quatre ouvriers, comme coauteurs de la blessure causée à sa fille, et contre l'État, comme civilement responsable de l'imprudence de ses préposés.

« Cette action tendait à faire condamner les ouvriers et l'État solidairement à lui payer une indemnité de 40.000 francs. Le mémoire en déclinatoire du préfet déniait toute compétence au tribunal pour connaître de l'instance, tant à l'égard des ouvriers qu'à l'égard de l'État.

« Le jugement du tribunal civil, en date du 17 juillet 1872, ayant repoussé sur ces deux points le déclinatoire, l'arrêté de conflit qui vous est soumis n'a revendiqué la connaissance de l'action pour l'autorité administrative qu'en tant qu'elle était dirigée contre l'État, laissant sans conteste à l'autorité judiciaire le droit de connaître du débat entre le sieur Blanco et les ouvriers.

« Le conflit étant réduit à ces termes, la question qu'il soulève est celle de savoir quelle est, des deux autorités administrative et judiciaire, celle qui a compétence générale pour connaître des actions en dommages-intérêts formées par les particuliers contre l'État, comme civilement responsable des fautes personnelles de ses agents dans les divers services publics, alors que les lois spéciales à ces services n'ont pas pris soin de régler cette responsabilité et de désigner celle des deux autorités qui serait chargée de l'apprécier.

« Cette question a été l'objet d'une dissidence constante entre la cour de cassation et le Conseil d'État qui, dans les deux sens opposés, ont montré une égale fermeté à maintenir leur doctrine respective.

« Avant d'aborder la discussion, il importe de préciser le point auquel paraît se réduire désormais la controverse

« La cour de cassation reconnaît avec le Conseil d'État que nos lois constitutives de la séparation des pouvoirs administratif et judiciaire (lois des 22 déc. 1789, 8 janv. 1790 (sect. 3, art. 7); des 16-24 août 1790 (t. 2, art. 13); du 16 fruct. an III) interdisent à l'autorité judiciaire tout examen, toute critique soit des règlements administratifs, des ordres et instructions compétemment donnés par l'administration à ses agents, soit de l'omission de ces diverses mesures.

« Elle admet donc que les tribunaux civils sont incompétents pour connaître des demandes formées contre l'État par les particuliers, à l'effet d'obtenir la réparation de dommages qui seraient résultés pour eux, soit de l'exécution des règlements et autres actes de l'autorité administrative, soit de l'omission des mesures que la prudence aurait pu commander à cette autorité, et qu'ils lui

passait sur la voie publique devant l'entrepôt des tabacs, lorsqu'un wagon poussé de l'intérieur par les employés susnommés, la renversa et lui passa sur la cuisse, dont elle a dû subir l'amputation; que cet accident est imputable à la faute des dits employés, s'ouïr condamner, solidairement, les dits employés comme coauteurs

---

reprocheraient de n'avoir pas prises (arrêt du 3 juin 1840, de Rotrou; Sirey, 1840). Sur ce premier point, il ne saurait donc y avoir de difficulté.

« Mais il n'en est pas de même des actions en dommages-intérêts formées contre l'État par les particuliers, lorsqu'elles sont fondées, non plus sur l'exécution ou sur l'omission de certaines mesures administratives, mais bien sur des fautes ou négligences personnelles aux agents de l'État dans l'emploi auquel ils sont préposés. Dans ce cas, quelle est l'autorité compétente pour statuer sur le fond du débat?

« C'est sur ce point qu'un désaccord radical, absolu, à constamment existé entre la cour de cassation et le Conseil d'État.

« En 1850 et 1851, la question a été portée devant le Tribunal des conflits. Dans les différentes espèces dont le Tribunal a été saisi, il s'agissait d'instances engagées contre l'administration des postes, à raison de fautes ou même de crimes reprochés à ses agents; le Tribunal a considéré que pour décider si ces faits avaient été accomplis par ses agents dans l'exercice de leurs fonctions, et dans quelle mesure ils pouvaient être susceptibles d'engager la responsabilité de l'État, il était nécessaire d'examiner et d'apprécier les règlements relatifs au service de la poste aux lettres; qu'en se livrant à un semblable examen, l'autorité judiciaire s'immiscerait dans l'appréciation d'actes administratifs dont les lois sur la séparation des pouvoirs lui défendaient de connaître.

« Aussi dans ces différentes affaires, c'est en se fondant sur la circonstance particulière d'actes administratifs à examiner et à apprécier, que le Tribunal s'est prononcé en faveur de la compétence administrative.

« Le Tribunal des conflits actuel a rendu récemment deux décisions analogues, par leurs motifs et leur dispositif, au sujet de conflits élevés par le préfet du Rhône dans des instances engagées contre l'État par la compagnie du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, à raison d'accidents causés par l'explosion de barils de poudre et que la compagnie imputait à l'imprudence des agents de l'État dans l'emballage et l'arrimage de ces poudres. (V. *suprà*, 25 janvier 1873, décisions, affaire Michel et Masson, *Annales* 1874, p. 153, 157.)

« Si ces différentes décisions n'ont pas tranché en principe la question qui nous occupe, il n'en faut pas moins reconnaître qu'elles en ont singulièrement réduit la portée, car désormais le doute n'existe plus que dans le cas où, pour apprécier le principe et la mesure de la responsabilité de l'Etat, à raison d'une faute reprochée à son agent, il ne serait nullement nécessaire d'apprécier un règlement administratif.

« Tel paraît être précisément le cas de l'espèce actuelle.

« D'une part, en effet, le fait d'imprudence reproché aux ouvriers de la manufacture des tabacs de Bordeaux, dans la manœuvre du wagonnet qui a renversé et blessé la jeune Blanco, se rapporte bien directement à leur emploi.

« D'autre part, il n'apparaît pas et il serait bien difficile de concevoir qu'il puisse y avoir, dans l'administration des tabacs, un règlement administratif

de l'accident et l'État comme civilement responsable du fait de ses employés, à lui payer la somme de 40.000 francs à titre d'indemnité;

Vu le déclinatoire proposé par le préfet de la Gironde, le 29 avril 1872;

---

quelconque qui aurait eu pour but et pour effet de régler les conséquences d'un pareil fait, au point de vue de la responsabilité qui en résulterait pour l'État vis-à-vis des tiers.

« Nous sommes donc en présence d'une action en dommages-intérêts formée par un particulier contre l'Etat, à raison d'un quasi-délit, que des gens à son service auraient commis dans l'accomplissement de l'emploi auquel ils sont préposés, et en dehors de tout règlement administratif qui ait pu préciser et limiter la responsabilité de l'Etat vis-à-vis des tiers.

« Quelle est l'autorité compétente pour statuer sur cette action? En l'absence d'un texte spécial qui ait déterminé la compétence, la question ne peut être tranchée que par l'application des principes généraux.

« C'est ici que nous nous trouvons en face des deux doctrines contraires de la cour de cassation et du Conseil d'Etat.

« La première repose tout entière sur cette idée que l'article 1384 du Code civil qui déclare les maîtres et les commettants responsables du dommage causé par leurs domestiques et préposés est applicable à l'Etat comme aux particuliers, d'où la conséquence que l'autorité judiciaire serait seule compétente pour tirer les conséquences légales de cette responsabilité, aussi bien à l'égard de l'Etat qu'à l'égard des simples particuliers (Cass., 1er avril 1845, 19 déc. 1854).

« La doctrine du Conseil d'Etat contient, tout à la fois, une contradiction directe à la thèse de l'autorité judiciaire, et les motifs qui servent de fondement à la compétence administrative.

« D'une part, en effet, elle conteste que l'article 1384 soit applicable à l'Etat et que la responsabilité de l'Etat, en cas de fautes, de négligences ou d'erreurs commises par ses agents, doive être appréciée selon les principes et les dispositions du droit civil.

« D'autre part, elle établit la compétence administrative pour l'appréciation de cette responsabilité sur deux motifs : le premier tiré du principe de la séparation des pouvoirs duquel dériverait l'incompétence de l'autorité judiciaire pour statuer sur les réclamations formées contre l'Etat à l'occasion des services publics; le deuxième tiré de la législation de 1790 à l'an III, sur la liquidation de la dette publique, d'après laquelle il n'appartiendrait qu'à l'autorité administrative de déclarer l'Etat débiteur, c'est-à-dire de statuer sur les actions qui tendent à faire reconnaître une dette à la charge de l'Etat. (V. notamment les arrêts du Conseil d'Etat de 1855, affaire Rotschild; 1858, Carcassonne; 1861, Dekeister; 1861, Baudry; 1862, Vincent; 1868, Bourdet; 1870-71, Thonet et Gérot.)

« Nous ne nous attacherons pas à ce deuxième motif. Les textes législatifs dont ils sont tirés, en attribuant à l'Assemblée nationale d'abord, à l'autorité administrative ensuite, plénitude de juridiction pour connaître de toutes les difficultés qui pourraient s'élever au sujet des droits de créance réclamés contre l'Etat, paraissent n'avoir eu en vue que la liquidation des créances arriérées. D'un autre côté, ils confondent, dans la généralité de leurs termes, toutes les créances, quelle que soit leur cause, sans distinguer entre elles,

Vu le jugement rendu, le 17 juillet 1872, par le tribunal civil de Bordeaux, qui rejette le déclinatoire et retient la connaissance de la cause, tant à l'encontre de l'État qu'à l'encontre des employés susnommés ;

Vu l'arrêté de conflit pris par le préfet de la Gironde, le 22 du

---

suivant qu'elles concernent l'Etat puissance publique ou l'Etat personne civile. Or, c'est là une distinction que la raison commande, que la loi du 5 novembre 1790 sur le domaine de l'Etat avait eu soin d'observer, et que le Conseil d'Etat a toujours connue et pratiquée depuis quarante ans. Les lois sur la liquidation de la dette publique n'ont pu la laisser de côté qu'à raison précisément de leur caractère exceptionnel et transitoire.

« Cette règle, qu'il n'appartient qu'à l'autorité administrative de constituer l'Etat débiteur, outre qu'elle ne repose pas sur une base solide, a donc, si on la prend dans un sens absolu, le grave inconvénient d'exagérer singulièrement la doctrine du Conseil d'Etat à laquelle elle a malheureusement prêté sa formule.

« Que si on l'entend dans ce sens restreint, seul conforme à la jurisprudence du Conseil d'Etat, qu'elle ne concerne que les actions formées contre l'Etat puissance publique, à l'exclusion de celles formées contre l'Etat personne civile, il n'est plus nécessaire d'invoquer à son égard la législation sur la liquidation de la dette publique, car elle n'est plus que l'application à une certaine catégorie d'actions de la première règle plus générale, d'après laquelle l'autorité judiciaire serait incompétente pour connaître de toutes les réclamations formées contre l'Etat par les particuliers, à l'occasion des services publics.

« Mais cette règle est-elle vraiment la conséquence directe et immédiate du principe de la séparation des pouvoirs administratif et judiciaire ?

« Pour bien comprendre la signification et la portée de ce principe dans notre droit moderne, il importe de se pénétrer de la pensée de l'Assemblée constituante qui l'y a établi, et pour nous, cette pensée se révèle, non-seulement par l'interdiction faite aux juges de troubler, de quelque manière que ce soit, les opérations des corps administratifs, mais encore et surtout par la création dans le sein de l'administration d'une juridiction pour statuer sur tous les litiges auxquels pourrait donner lieu l'action administrative dans la gestion des divers services publics.

« On a souvent contesté cette origine à la justice administrative, pour ne la faire dater que de l'an VIII, époque où, dans ce grand travail de réorganisation de l'administration française dû au génie du premier consul, elle a reçu, par l'installation des conseils de préfecture et du Conseil d'État, les principaux organes par lesquels elle fonctionne aujourd'hui et qui lui ont donné comme sa forme définitive.

« Mais il ne faut pas perdre de vue que dans le domaine du contentieux administratif, les conseils de préfecture n'ont guère fait qu'hériter, en vertu de la loi du 28 pluviôse an VIII, des attributions qui avaient successivement appartenu, d'abord aux directoires de district et de département, et en dernier lieu aux administrations centrales de département, de même que le Conseil d'État, en vertu de l'arrêté, du 5 nivôse an VIII, n'a fait que recueillir la juridiction du dernier degré qui avait d'abord appartenu à la réunion des ministres en Conseil d'État, sous la présidence du roi, pui après la suppression de

même mois, revendiquant pour l'autorité administrative la connaissance de l'action en responsabilité intentée par Blanco contre l'État, et motivé : 1° sur la nécessité d'apprécier la part de responsabilité incombant aux agents de l'État selon les règles variables dans chaque branche des services publics; 2° sur l'interdiction

---

ce conseil, à chacun des ministres dans son département ministériel, pour résoudre toutes les affaires contentieuses.

« Ces institutions nouvelles n'ont donc fait que réorganiser la justice administrative, de manière à donner aux justiciables des garanties analogues à celles qu'ils trouvaient devant les tribunaux civils, mais elles n'ont pas créé la justice administrative, car cette justice était sortie tout entière de l'œuvre même de l'Assemblée constituante.

« En effet, la loi des 7-11 septembre 1790 détachée de celle des 16-24 août 1790 dont elle forme une annexe, en attribuant aux directoires de district et de département le jugement du contentieux relatif aux matières de contributions directes et des travaux publics, reconnaissait déjà le principe d'une justice administrative. Elle ne contenait, à la vérité, que des attributions spéciales qui n'embrassaient pas l'ensemble du contentieux administratif, c'est-à-dire la généralité des réclamations auxquelles pouvait donner lieu l'action administrative sous toutes ses formes; mais pour ces contestations, il n'était pas besoin d'attribution expresse de compétence, car il suffisait, d'une part, pour les enlever à l'autorité judiciaire, de l'interdiction qui lui était faite de troubler, de quelque manière que ce soit, les opérations des corps administratifs, et, d'autre part, pour leur donner des juges, de la règle générale de la hiérarchie administrative, en vertu de laquelle les citoyens qui se prétendaient lésés dans leurs droits par les actes de l'administration pouvaient porter leurs réclamations devant l'autorité administrative supérieure. Cette dernière règle, pour n'avoir pas été formulée dans la loi des 16-24 août 1830, n'en est pas moins certaine. On en trouve d'ailleurs bien vite la consécration légale : c'est d'abord le décret des 7-14 octobre 1790, d'après lequel les réclamations d'incompétence à l'égard des corps administratifs ne sont, en aucun cas, du ressort des tribunaux et doivent être portés au roi, chef de l'administration générale; c'est ensuite la loi des 27 avril, 25 mai 1791 qui, parmi les fonctions du Conseil d'État composé exclusivement du roi et des ministres, comprend l'examen de toutes les difficultés en matière administrative, et l'annulation des actes irréguliers des corps administratifs.

« Voilà, messieurs, les vraies origines de la justice administrative dans notre droit moderne, telles que nous les trouvons, dépouillées de leur obscurité primitive, dans un célèbre rapport sur les conseils de préfecture présenté en 1850, au Conseil d'État, par M. Boulatignier, ce maître éminent de la science administrative qui a laissé dans la jurisprudence du conseil, durant une période de plus de trente ans, les traces ineffaçables d'une coopération aussi féconde qu'active.

« Nous sommes donc fondés à affirmer que la juridiction administrative est sortie complète, au moins dans ses lignes essentielles, de l'œuvre de la Constituante, et qu'ainsi, dans l'organisation des pouvoirs publics, elle a eu, dès le début, parallèlement à l'autorité judiciaire, sa place marquée et son domaine propre.

« C'est maintenant, messieurs, que nous pouvons voir, dans toute son étendue, quelle était, dans la pensée de la Constituante, la portée de l'interdic-

pour les tribunaux ordinaires de connaître des demandes tendant à constituer l'État débiteur, ainsi qu'il résulte des lois des 22 décembre 1789, 18 juillet, 8 août 1790, du décret du 26 septembre 1793 et de l'arrêté du Directoire du 2 germinal an V;

---

tion faite à l'autorité judiciaire de troubler, de quelque manière que ce soit, les opérations des corps administratifs. Cela ne signifie pas seulement que les juges devront s'abstenir de décider, par voie de dispositions générales et réglementaires, d'annuler ou de redresser les actes de l'autorité administrative, d'en critiquer la légalité. Cela veut dire aussi qu'ils sont radicalement incompétents pour connaître de toutes les demandes formées contre l'administration à raison des services publics, quel que soit leur objet, et alors même qu'elles tendraient, non pas à faire annuler, réformer ou interpréter par l'autorité judiciaire les actes de l'administration, mais simplement à faire prononcer contre elles des condamnations pécuniaires en réparation des dommages causés par ses opérations. Et il en était ainsi, messieurs, alors même qu'il s'agissait d'une mainmise par l'administration sur la propriété privée, car ce sont des lois spéciales, qui, depuis 1810, ont attribué à l'autorité judiciaire le règlement de l'indemnité en cas d'expropriation.

« C'est que l'Assemblée ne voulait pas que l'autorité judiciaire pût exercer une action quelconque sur l'administration, elle ne voulait pas qu'elle pût troubler en quelque manière que ce fût ses opérations. Elle voulait conserver à l'autorité administrative sa liberté complète d'action vis-à-vis de l'autorité judiciaire, afin que sa responsabilité restât entière vis-à-vis du Corps législatif qui devait avoir le contrôle exclusif de sa marche et de ses actes.

« Voilà pourquoi, pour le jugement des réclamations auxquelles pouvait donner lieu l'action administrative, une juridiction spéciale était instituée dans le sein de l'administration, étroitement liée à son action, s'inspirant de ses nécessités, et représentée, au degré le plus élevé de hiérarchie, par les ministres réunis en Conseil d'État, et agissant, dans cette partie de leur mission, comme toutes les autres branches du service public, sous le contrôle de l'Assemblée nationale.

« C'est dans cet ordre d'idées que Thouret, dans son rapport sur la loi des 16-24 août 1790, délimitait le pouvoir judiciaire par rapport au pouvoir administratif, en ces termes : « Le pouvoir judiciaire, distinct du pouvoir adminis-« tratif, est circonscrit dans les bornes de la justice distributive pour le juge-« ment des contestations privées entre les citoyens et pour la punition des « crimes. »

« Et plus tard, le savant Henrion de Pansey, comme s'il eût voulu tirer la conséquence logique de cette proposition, disait : « Si le juge ordinaire ou « territorial n'a pas le droit de connaître des affaires administratives, ce n'est « pas, à cet égard, que sa compétence soit restreinte, c'est qu'elle ne s'est « jamais étendue jusque-là. »

« En présence des deux citations qui déterminent de la façon la plus nette le domaine respectif de l'autorité judiciaire et de la juridiction administrative, nous pouvons maintenant conclure, que si l'État, en tant que personne civile, considéré soit comme propriétaire, soit comme contractant, et à raison des rapports qui découlent de ces situations entre lui et les particuliers, est justiciable des tribunaux ordinaires, il ne l'est pas, en tant que puissance publique, chargé d'assurer la marche des divers services administratifs, à moins, pourtant, que des lois spéciales à ces services ne l'aient exceptionnellement sou-

Vu le jugement du tribunal civil de Bordeaux, en date du 23 juillet 1872, qui surseoit à statuer sur la demande;

Vu... (accomplissement des formalités);

Vu... (observations du ministre des finances, en réponse à la communication du dossier);

---

mis à l'autorité judiciaire comme cela a eu lieu, en matière de douanes, de contributions indirectes, d'enregistrement, d'expropriation pour cause d'utilité publique et même de simple occupation temporaire pour travaux de fortification.

« Mais ces exceptions ne font que confirmer la règle de notre droit public, qui place dans le domaine naturel de la compétence administrative toutes les réclamations formées contre l'État, à raison des services publics.

« C'est la pensée que formulait le Conseil d'État dans un de ses arrêts, notamment rendu au rapport de M. Boulatignier (6 août 1861, Dekbeister). — « Considérant, dit cet arrêt, que comme une conséquence du principe (de la « séparation des fonctions judiciaires et administratives), indépendamment de « l'action qui est de l'essence de l'autorité administrative, la juridiction a été « donnée à cette autorité, en vue de constituer, en dehors de l'autorité judi- « ciaire, des juges pour prononcer sur les litiges qui s'élèveraient entre l'État « et les particuliers à l'occasion des actes faits par l'administration pour l'exé- « cution des services publics auxquels elle est chargée de pourvoir; qu'il suit « de là que les contestations de cette nature doivent être portées devant la « juridiction administrative, à moins qu'il n'en ait été autrement ordonné par « la loi. »

« Cette règle étant établie, il nous semble qu'elle comprend, dans la généralité de ses termes, les réclamations de la nature de celle qui nous occupe dans l'espèce, c'est-à-dire les demandes formées contre l'État à raison des fautes commises par ses agents, dans l'accomplissement des services publics.

« Nous avons vu que l'unique raison, donnée par la Cour de cassation pour faire rentrer ces réclamations dans la compétence judiciaire, était tirée de ce que l'article 1384 était applicable à l'État.

« Mais c'est là une simple affirmation qui ne repose ni sur les termes de l'article 1384, ni sur le caractère du Code où cet article est placé, lequel a pour objet de régir les rapports des particuliers entre eux, et non les rapports de l'administration avec les citoyens.

« A la vérité nous avons reconnu que l'État comme propriétaire, comme personne civile capable de s'obliger par des contrats dans les termes du droit commun, était, à ce double point de vue, dans ses rapports avec les particuliers, soumis aux règles du droit civil.

« Mais il ne s'agit pas de l'État propriétaire ou personne civile. Il s'agit de l'État puissance publique, à qui l'on vient demander compte d'un dommage causé par ses préposés, dans l'accomplissement de leur service. Or, en principe général l'État, puissance publique, n'est pas soumis aux règles du droit civil; il ne l'est pas non plus à la compétence judiciaire; il n'en pourrait être autrement que si une loi l'avait formellement déclaré.

« Or, nous ne trouvons dans notre législation aucune loi générale qui ait déclaré, à l'égard de l'État, cette responsabilité civile, cette compétence judiciaire.

« Nous avons bien, il est vrai, quelques lois spéciales qui, pour des cas déterminés, ont reconnu le principe de la responsabilité de l'État à raison des

Vu les lois des 16-24 août 1790 et du 16 fructidor an III;

Vu l'ordonnance du 1[er] juin 1828 et la loi du 24 mai 1872;

Considérant que l'action intentée par le sieur Blanco contre le préfet du département de la Gironde, représentant l'État, a pour objet de faire déclarer l'État civilement responsable, par applica-

---

fautes de ses agents, et la compétence judiciaire pour appliquer cette responsabilité. Telle est, par exemple, la loi des 6-22 août 1791 sur les douanes (tit. 18, art. 19) qui déclare la régie responsable du fait de ses préposés, dans l'exercice et pour raison de leurs fonctions; telle est encore la loi du 15 juillet 1845 sur les chemins de fer (art. 22) qui soumet l'État à une responsabilité semblable, lorsque le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

« Mais il n'eût été certes pas besoin de ces dispositions spéciales si, en règle générale, l'article 1384 et la compétence judiciaire avaient été applicables à l'État.

« Nous n'en pouvons tirer qu'un argument de plus pour prouver que cette règle générale n'existe pas.

« Et maintenant faut-il le regretter? Nous ne le pensons pas.

« Il nous semble impossible, en bonne raison et en bonne justice, d'assimiler complétement l'État à un simple particulier, pour ses rapports avec ses agents et pour les conséquences qui en peuvent dériver au point de vue de sa responsabilité vis-à-vis des tiers.

« Et d'abord, le rôle de l'État, dans l'accomplissement des services publics, est, non pas volontaire, mais obligatoire, il lui est imposé, non dans un intérêt privé, mais dans l'intérêt de tous.

« En deuxième lieu, il faut considérer l'importance et l'étendue de ces services, et (en laissant à part l'armée de terre et de mer pour ne parler que des services administratifs), le nombre énorme d'agents de toutes sortes, fonctionnaires publics, agents auxiliaires, employés, gens de service qu'ils nécessitent; les conditions de leur nomination et de leur avancement qui, réglées souvent par la loi ou par des règlements généraux, ne laissent pas toujours à l'administration la liberté de son choix; la variété infinie des emplois, et par suite des rapports qui s'établissent entre l'État et ses agents à leur occasion.

« Il y a là autant de raisons qui montrent que la responsabilité de l'État, pour les fautes de ses agents, ne peut être ni générale ni absolue; qu'elle doit se modifier, suivant les lois et règlements spéciaux à chaque service, suivant leurs nécessités, suivant aussi la nature des emplois. Eh bien! toutes ces considérations échappent, de leur nature, à l'autorité judiciaire; elles seraient, dans bien des cas pour elle, nous ne craignons pas de le dire, un véritable embarras; elles rentrent, au contraire, naturellement dans le domaine de la juridiction administrative, mieux placée que l'autorité judiciaire pour interpréter les lois et les règlements de l'administration, pour connaître les besoins, les nécessités de chaque service, pour établir, enfin, entre les intérêts essentiels de l'État et les droits privés, une conciliation qui est le caractère dominant de sa mission.

« Considérant, disait le Conseil d'État dans un arrêt rendu au rapport de M. Marchand (6 décembre 1855, Rotschild), « qu'à l'administration seule il « appartient, sous l'autorité de la loi, de régler les conditions des services pu- « blics dont elle est chargée d'assurer le cours; qu'il lui appartient de dé- « terminer les rapports qui s'établissent à l'occasion de ces services entre

tion des articles 1382, 1383 et 1384 du Code civil, du dommage résultant de la blessure que sa fille aurait éprouvée par le fait d'ouvriers employés par l'administration des tabacs;

Considérant que la responsabilité, qui peut incomber à l'État pour les dommages causés aux particuliers par le fait des per-

---

« l'État, les nombreux agents qui opèrent en leur nom et les particuliers qui « profitent de ces services; et, dès lors, de connaître et d'apprécier le caractère et l'étendue des droits et des obligations réciproques qui en doivent « naître; que ces rapports, ces droits et ces obligations ne peuvent être réglés « selon les principes et les dispositions du seul droit civil et comme ils le sont « de particulier à particulier; que, notamment, en ce qui touche la responsabilité en cas de faute, de négligence ou d'erreur commises par un agent de « l'administration, cette responsabilité n'est ni générale ni absolue, qu'elle se « modifie suivant la nature et les nécessités de chaque service; que, dès lors, « l'administration seule peut en apprécier les conditions et la mesure. »

« Maintenant, tout en admettant que, en thèse générale, l'article 1384 du Code civil et la compétence judiciaire pour le cas qu'il prévoit, ne concernent pas l'État, en tant qu'administration, est-il possible de réserver les espèces pour y chercher des distinctions tirées, soit de la nature du service à l'occasion duquel l'action en responsabilité est dirigée contre l'État, soit de la qualité de l'agent qui aura commis le dommage sur lequel est basée l'action?

« Ainsi, dans l'espèce actuelle, il s'agit d'une manufacture de tabacs qui a une grande ressemblance avec une industrie privée. Il s'agit de faits d'imprudence reprochés à de simples ouvriers qui sont en dehors de la hiérarchie administrative. Nous ne dissimulons pas tout ce que ces deux circonstances peuvent avoir de favorable pour faire admettre la responsabilité de l'État, mais nous persistons à penser que, même dans ces circonstances, il ne faut pas faire fléchir la règle de la compétence administrative pour apprécier cette responsabilité. D'une part, en effet, le service des tabacs, quelque ressemblance que son exploitation puisse offrir avec l'industrie privée, n'en est pas moins un service public, comme tous les autres services dont l'ensemble constitue notre système financier. Or, tous ces services sont des branches de l'administration; l'État, dans leur gestion, agit toujours comme puissance publique, et à ce titre, il n'est justiciable à leur égard que de la juridiction administrative, à moins d'une dérogation expresse et spéciale que nous ne rencontrons pas dans l'espèce.

« A la vérité, le Conseil d'Etat a parfois distingué parmi les différents services publics ou plutôt parmi les divers actes de la puissance publique, ceux qui avaient un caractère exclusivement politique; mais ce n'a jamais été pour revendiquer à leur égard la compétence de la juridiction administrative; c'était tout au contraire pour décliner cette compétence.

« Quant aux services administratifs proprement dits, les seuls dont nous ayons à nous occuper, quel que soit leur aspect extérieur, qu'ils soient relatifs à la haute police administrative, à la régie économique ou financière du pays, ils ont tous le même caractère de services administratifs, et à ce titre, ils ne sont justiciables que de la juridiction administrative, sauf les exceptions déterminées par la loi.

« Reste la circonstance que ce sont de simples ouvriers qui ont causé l'accident. Mais c'est toujours chose délicate et qui comporte une immixtion dans les détails intérieurs d'un service, que d'apprécier les rapports exacts qui

sonnes qu'il emploie dans le service public, ne peut être régie par les principes qui sont établis dans le Code civil, pour les rapports de particulier à particulier ;

Que cette responsabilité n'est ni générale ni absolue ; qu'elle a ses règles spéciales qui varient suivant les besoins du service et la nécessité de concilier les droits de l'État avec les droits privés ;

Que, dès lors, aux termes des lois ci-dessus visées, l'autorité administrative est seule compétente pour en connaître ;

Art. 1er. (Arrêté de conflit confirmé).

2. Sont considérés comme non avenus, en ce qui concerne l'État, l'exploit introductif d'instance du 23 janvier 1872 et le jugement du tribunal civil de Bordeaux du 17 juillet de la même année.

(N° 46)

[1er mars 1873.]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. — Brèche faite à une digue. — Compétence judiciaire. — (Sieur Deyroles.) — *Un particulier demande à une compagnie de chemin de fer la réparation du dommage que celle-ci aurait occasionné à une propriété en faisant pratiquer une brèche dans une digue appartenant au réclamant, afin de prévenir les dégâts et accidents dont la voie ferrée était menacée par le débordement de la Durance. — C'est l'autorité*

---

existent entre l'Etat et les divers individus qu'il y emploie, et les conséquences qui peuvent dériver de ces rapports vis-à-vis des tiers. Or, une pareille immixtion, une pareille appréciation, essentiellement administrative par son objet, ne saurait appartenir aux tribunaux judiciaires. D'ailleurs, quel que soit le caractère des individus qui ont causé l'accident, il est une chose certaine, c'est que les faits reprochés se rapportent directement à un service administratif, puisque c'est précisément cette circonstance qui est le fondement de la demande. Or, elle suffit pour la faire rentrer dans la règle générale, d'après laquelle toute réclamation formée contre l'État, à l'occasion d'un service public, appartient à la compétence administrative, règle qui n'est, en définitive, que la sanction pratique du principe de la séparation des pouvoirs.

« Ce principe, messieurs, il importe de le maintenir dans toute l'énergie qu'ont entendu lui imprimer ses fondateurs; c'est ce que nous vous demandons de faire en confirmant le conflit élevé par le préfet de la Gironde, devant le tribunal civil de Bordeaux, dans l'instance engagée par le sieur Blanco contre l'Etat. » (*Extrait du* Recueil de M. Hallays-Dabot.)

judiciaire et non le conseil de préfecture qui a compétence. — Les compagnies de chemin de fer ne peuvent, comme subrogées à l'Etat, invoquer la compétence administrative que pour les litiges auxquels ont donné lieu les travaux prévus par l'acte de concession ou spécialement autorisés par un acte ultérieur de l'administration : en l'absence de tout acte administratif qui leur imprime le caractère de travaux publics, les travaux exécutés sur les propriétés d'autrui, même en vue d'un péril imminent, demeurent sous leur responsabilité personnelle et restent soumis à la juridiction civile. — Dans l'espèce, les travaux n'avaient été l'objet d'aucune autorisation administrative (*).

(*) M. le ministre des travaux publics défendait la compétence administrative au moyen de cette distinction.

« Les compagnies ont-elles agi comme adjudicataires d'un service public de transports, ou bien l'acte litigieux se rattache-t-il à l'entreprise de travaux publics dont elles sont chargées? Dans ce dernier cas, la compétence appartient à la juridiction administrative par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII. On peut formuler cette règle, que les compagnies agissant pour l'établissement ou l'entretien de la voie ferrée, ne peuvent être appelées, à raison de faits se rattachant à cet ordre de travaux, que devant la juridiction administrative, puisque ces faits rentrent manifestement par leur nature dans l'exécution même du travail public entrepris par les compagnies pour la construction des chemins de fer (Cass., 23 mai 1865). Or, il en doit être ainsi, à plus forte raison, lorsque les faits dont se plaignent les particuliers n'ont pas eu pour but le simple entretien de la voie, mais la nécessité même de sa conservation. Ici le doute n'est plus permis, et les compagnies sont virtuellement, surtout dans le cas d'extrême urgence, autorisées à exécuter tous les actes pour la conservation des chemins de fer dont l'établissement et l'entretien leur sont imposés » — On voit que M. le ministre arguait d'une autorisation implicite et sous-entendue.

Voici les conclusions formulées par M. Perret, commissaire du gouvernement :

« Le fait qui a donné naissance au litige est des plus simples. En octobre 1872, les eaux de la Durance étant sorties de leur lit et s'étant répandues jusqu'aux remblais de la voie ferrée dite des Alpes, de manière à menacer l'existence de cette voie ferrée, les agents de la compagnie, sans s'être munis d'aucune autorisation des autorités publiques compétentes, ont fait rompre une digue, placée à une certaine distance de la voie ferrée, qui n'appartenait pas à la compagnie et qui était destinée à protéger les terres des propriétaires voisins.

« Ces propriétaires ont prétendu que la rupture de la digue était une voie de fait qui avait eu pour conséquences l'inondation et la destruction d'une partie de leurs propriétés protégées par la digue ; et, en attendant que des dommages-intérêts puissent être réclamés, ils se sont adressés au président du tribunal d'Aix, jugeant en référé, pour faire nommer les experts qui devraient

Vu la requête du 2 novembre 1872, par laquelle les sieurs Deyroles Marius et consorts ont fait citer la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée devant le président du tribunal civil d'Aix, jugeant en référé, pour la nomination d'un expert à l'effet de constater les dommages que la compagnie

---

constater l'état des lieux, indiquer et faire exécuter les réparations les plus urgentes.

« Il est de jurisprudence constante que c'est le juge de l'instance principale qui a compétence pour prescrire les mesures d'instruction et d'urgence; la seule question à résoudre est donc celle de savoir à laquelle des deux autorités judiciaire ou administrative il aurait appartenu de statuer sur la réparation du préjudice dont se plaignent les propriétaires de Meyrargues.

« La rupture de la digue opérée pour conserver une voie ferrée, faisant partie du domaine public, constitue-t-elle un travail public, alors même qu'elle n'a pas été autorisée par l'autorité publique? Y a-t-il tout au moins purement et simplement une difficulté en matière de grande voirie? Ou la rupture de la digue constitue-t-elle une simple voie de fait? — Dans les deux premiers cas, il est évident qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, la compétence aurait appartenu à l'autorité administrative; dans le dernier cas, au contraire, l'autorité judiciaire serait seule compétente en vertu des principes du droit.

« Le président du tribunal, puis la cour d'Aix sur appel, ont affirmé la compétence judiciaire, et nous sommes de leur avis.

« Pour affirmer la compétence administrative, dans ses conclusions devant la cour d'Aix, la compagnie disait qu'elle avait agi comme entrepreneur de travaux publics pour l'entretien et la conservation d'un travail public; devant vous, elle ajoute que son cahier des charges lui donnait l'autorisation de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la conservation de la voie ferrée construite par elle.

« Dans son déclinatoire et dans son arrêté de conflit, le préfet des Bouches-du-Rhône se borne à prétendre qu'il s'agissait entre la compagnie et les demandeurs d'une difficulté en matière de grande voirie. Le préfet ajoute qu'en admettant que la rupture de la digue ait eu besoin d'être autorisée pour perdre le caractère d'une simple voie de fait, l'autorisation résulterait tout au moins de la déclaration d'urgence soutenue dans le déclinatoire.

« Lorsqu'une difficulté s'élève entre un entrepreneur et un particulier à l'occasion d'un travail exécuté dans un intérêt public, même sur une dépendance du domaine public, la jurisprudence n'a jamais reconnu le caractère de travail public à ce travail qu'autant que son exécution avait été préalablement autorisé par l'administration, l'autorisation pouvant être générale et dériver du traité même passé avec l'Etat pour l'exécution du travail, l'autorisation pouvant aussi être spéciale et avoir été donnée en dehors des cas prévus par le cahier des charges de l'entreprise. Mais on n'a jamais admis que rétrospectivement, postérieurement à l'exécution d'un travail fait même sur une dépendance de la grande voirie, une autorisation ou plutôt une approbation tardive de l'administration ait pu conférer le caractère de travail public à un travail entrepris et exécuté sur la seule initiative de l'entrepreneur et en dehors de toute action de l'administration. Ainsi, en matière d'occupation temporaire pour l'exécution d'un travail public sur une route ou sur une voie ferrée ou pour tout autre service public, l'occupation ne cesse d'être une voie

du chemin de fer aurait occasionnés à leurs propriétés situées sur la commune de Meyrargues, en faisant pratiquer une brèche à une digue qui leur appartient, afin de prévenir les dégâts et les accidents dont la voie ferrée était menacée par le débordement de la Durance qui a eu lieu à la fin du mois d'octobre 1872;

---

de fait dont l'appréciation appartient aux tribunaux civils, qu'autant qu'elle a été autorisée et seulement à partir du jour où elle a été autorisée régulièrement.

« Dans l'espèce, la rupture de la digue a-t-elle été l'objet d'une autorisation spéciale antérieure au fait? Cela n'est même pas allégué.

« Un pareil acte était-il autorisé par les articles 30 et 40 du cahier des charges de la compagnie? C'est ce que soutient celle-ci.

« Il est dit à l'article 30 : « Le chemin de fer et toutes ses dépendances se« ront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y « soit toujours facile et sûre. Si le chemin de fer une fois achevé n'est pas « constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de « l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, « de l'application des dispositions indiquées ci-après à l'article 40. » Et l'article 40 ajoute : « Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue « en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais « et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoire« ment le service. »

« Nous voyons bien dans ces articles une charge pour la compagnie, l'obligation d'entretenir sa voie ferrée en bon état de manière à assurer la circulation; mais est-il possible de soutenir que ces articles contiennent une autorisation générale pour tous les travaux, pour toutes les entreprises que la compagnie jugerait utiles au point de vue de l'entretien et de la conservation de sa voie ferrée, à quelque distance de cette voie qu'aient lieu ces travaux ou ces entreprises, et cela pendant toute la longue durée de la concession accordée à la compagnie ? Nous croyons que, poser la question en ces termes, suffit pour la résoudre. Comprend-on un pareil pouvoir donné à des compagnies dont les réseaux de voies ferrées sillonnent la France entière? De quelles garanties jouirait alors la propriété privée, si elle se trouvait ainsi à la discrétion, non plus d'une administration publique agissant uniquement en vue de l'intérêt public, mais d'un concessionnaire qui a son intérêt propre, qui, à un moment donné, pourrait vouloir user du droit qu'on lui reconnaîtrait plutôt en vue de cet intérêt privé qu'en vue d'un intérêt public sérieux?

« Sans doute, dans certains cas, l'urgence d'un travail sera telle qu'il faudra l'exécuter sans avoir pu le faire autoriser préalablement. Ces cas seront rares, la télégraphie électrique rend les communications assez faciles et assez rapides pour que le plus souvent l'autorisation puisse être demandée et puisse être accordée à temps. D'ailleurs, si l'autorisation n'arrive pas assez vite, la compagnie à qui incombe la charge d'assurer la conservation de sa voie ferrée, avisera; elle pourra même se trouver forcée, dans certaines circonstances, d'aller jusqu'à des voies de fait analogues à celle qu'on lui reproche dans l'espèce; mais l'autorité judiciaire saura toujours apprécier les circonstances dans lesquelles l'entreprise dénommée aura eu lieu, elle saura toujours tenir compte de ces circonstances. Enfin, si dans l'accomplissement de l'obligation que la compagnie s'est laissé imposer par les articles 30 et 40 de son cahier des charges, il peut se présenter parfois des difficultés, ces difficultés ne nous

Vu l'ordonnance rendue le 12 du dit mois de novembre par le président du tribunal civil d'Aix, qui, sans s'arrêter à l'exception d'incompétence opposée par la compagnie du chemin de fer, ordonne cette expertise;

Vu l'appel que la compagnie a interjeté de cette ordonnance;

Vu le déclinatoire présenté par le préfet des Bouches-du-Rhône le 27 novembre 1872;

Vu les conclusions du ministère public du 10 décembre 1872;

Vu l'arrêt de la cour d'appel d'Aix du 10 décembre 1872, qui, sans s'arrêter au déclinatoire présenté par le préfet des Bouches-du-Rhône, confirme l'ordonnance dont est appel;

Vu l'arrêté de conflit pris, le 20 décembre 1872, par le préfet des Bouches-du-Rhône, fondé sur l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, qui dispose que les conseils de préfecture prononcent sur les difficultés qui pourraient s'élever en matière de grande voirie;

Vu l'extrait du registre tenu au parquet de la cour d'Aix, constatant que les formalités et communications prescrites par l'ordonnance du 1er juin 1828 ont été accomplies dans les délais fixés par la loi;

Vu la lettre du procureur général près la cour d'appel d'Aix, du 22 janvier 1873, qui transmet au ministère de la justice l'arrêté de conflit et les pièces à l'appui;

Vu les observations présentées, le 3 février 1873, par le ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du dossier;

Vu les observations présentées pour la compagnie du chemin de fer;

---

paraissent pas être de nature à faire oublier le danger qui résulterait pour la propriété privée du droit exorbitant que la compagnie réclame, dans le but d'alléger la charge qui lui a été imposée et qu'elle a acceptée.

« Pourrait-on dire que le texte des articles 30 et 40 du cahier des charges est douteux, que ce texte a besoin d'être interprété pour savoir s'il contient l'autorisation générale dont la compagnie se prévaut? Si cela était vrai, nous reconnaîtrions que l'interprétation du cahier des charges serait une question préjudicielle dont la connaissance appartiendrait à l'autorité administrative.

« Mais nous croyons le texte des articles 30 et 40 clair et précis, nous croyons qu'il n'a pas besoin d'être interprété; nous voyons dans ces articles une charge, une obligation imposée à la compagnie, et non pas un droit constitué en sa faveur. Nous estimons donc que, dans l'espèce, la rupture de la digue n'ayant pas été autorisée, a été une simple voie de fait dont l'autorité judiciaire pouvait seule connaître. — Nous concluons à l'annulation de l'arrêté de conflit. »

(*Extrait du* Recueil de M. Hallays-Dabot.)

Vu l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, l'ordonnance du 1er juin 1828 et la loi du 24 mai 1872;

Considérant que les compagnies concessionnaires de chemins de fer ne peuvent, comme subrogées à l'État, invoquer la compétence administrative que pour les litiges auxquels donnent lieu les travaux prévus par leur acte de concession ou qui ont été spécialement autorisés par un acte ultérieur de l'administration;

Qu'en l'absence de tout acte administratif qui leur imprime le caractère de travaux publics, les travaux exécutés par les compagnies sur les propriétés d'autrui, même en vue d'un péril imminent, demeurent sous leur responsabilité personnelle et restent soumis à la juridiction des tribunaux civils;

Considérant que les travaux dont se plaignent les demandeurs ont été exécutés sur leurs propriétés par la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, sans qu'ils aient été autorisés par l'administration; que, dès lors, la demande de dommages formée contre la compagnie du chemin de fer, en raison de ces travaux, relève de la juridiction des tribunaux civils;

Art. 1er. (Arrêté de conflit annulé.)

(N° 47)

[1er mars 1873.]

Grande voirie. — Rivières navigables. — Barrage et endiguement par l'Etat. — Exhaussement des eaux. — Propriétés riveraines. — Incorporation au lit de la rivière. — Délimitation administrative. — Dépossession. — Limites anciennes. — Indemnité. — Compétence judiciaire. — (Sieur Guillié.) — *Un propriétaire soutient q'un terrain litigieux entre lui et l'Etat, et compris dans le lit de l'Yonne par un arrêté préfectoral de délimitation, n'était pas couvert par les plus hautes eaux navigables avant les travaux de barrage et d'endiguement exécutés par l'Etat: il réclame une indemnité pour dépossession. — Devant le tribunal civil, l'Etat soutient qu'avant les travaux le terrain était déjà couvert par les plus hautes eaux: — Le déclinatoire du préfet et l'arrêté de conflit se fondent sur ce qu'il n'appartiendrait qu'à l'autorité administrative: 1° de reconnaître la consistance du lit de l'Yonne au moment où*

ont été commencés les travaux; — 2° de décider si leur exécution a causé un préjudice au réclamant, et, en cas d'affirmative, quelle indemnité lui est due (*) — *Dans ces circonstances, l'autorité judiciaire est compétente pour reconnaître le droit de propriété, invoqué par le riverain qui se prétend victime d'une délimitation inexacte, vérifier si le terrain litigieux a cessé, par le mouvement naturel des eaux, d'être susceptible de propriété privée, et régler, s'il y a lieu, l'indemnité de dépossession, dans le cas où l'administration maintiendrait une délimitation contraire à sa décision. — Ainsi décidé par assimilation des limites des fleuves et rivières aux rivages de la mer, lesquels, aux termes du décret du* 21 *février* 1852, *article* 2, *ne sont délimités par l'administration que sous la réserve des droits des tiers, réserve générale qui doit être maintenue et appliquée alors même que l'autorité administrative prétendrait déterminer, non pas les limites actuelles, mais les limites anciennes de la mer ou des fleuves et rivières navigables. — En cas de contestation sur les limites actuelles, la délimitation administrative est préjudicielle à toute décision de l'autorité judiciaire, mais il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit de rechercher les limites anciennes* (**). — *En ce qui touche la fixation de l'indemnité, la compétence des conseils de préfecture ne s'étend plus, depuis les lois du* 8 *mars* 1810, *du* 7 *juillet* 1833 *et du* 3 *mai* 1841, *au cas où les particuliers sont dépossédés de leurs propriétés immobilières au profit d'une administration publique. — Peu importe*

(*) Le considérant où est formulée cette distinction ne se trouve pas dans la décision de Pâris-Labrosse ci-après citée.

(**) V. *suprà*, 11 janvier 1873, de Pâris-Labrosse, *Annales*, 1874, p. 134. — Rapprocher ces décisions des arrêts de la commission provisoire, des 7 mai 1871, Jabouin, *Annales* 1872, p. 945; 13 mars 1872, Patron, conformes à la dernière jurisprudence de l'ancien Conseil d'État, exposée par M. David dans ses conclusions sur l'affaire de Pâris-Labrosse.—V. aussi Tribunal des conflits, 3 avril 1850, Deberrypon, *Annales*, 1850, p. 584; 20 mai 1850, Desmarquet et Fizes, *Annales*, 1850, p. 723, 728; 3 juin 1850, Vignat, *Annales*, 1850, p. 751; 31 mai 1851, Duhamel, *Annales*, 1851, p. 356.—Les décisions Vignat et Duhamel maintenaient expressément à l'administration le droit de déterminer les limites anciennes ou nouvelles du cours d'eau.— La décision Fizes paraît au contraire se rapprocher de celles du nouveau Tribunal des conflits : elle annule le conflit et renvoie à l'autorité judiciaire la question de propriété. On ne réclamait pas, d'ailleurs, la restitution du terrain litigieux. On se bornait à prétendre à une indemnité de dépossession.

Consulter en outre un article de M. Aucoc, répondant à un article de M. Christophe, *Revue critique de législation et de jurisprudence*, tome XXIV, février 1869.

que la dépossession ait été ou non précédée des formalités établies par la loi du 3 mai 1841. Or, ici, le riverain allègue qu'il a été dépossédé par une surélévation artificielle des eaux, qui aurait fait entrer ce terrain dans le lit de la rivière. — Compétence judiciaire (*).

Vu l'arrêté, en date du 28 novembre 1872, par lequel le préfet du département de l'Yonne élève le conflit d'attributions dans une instance pendante devant la cour de Paris entre l'État et le sieur Guillié (Lazare);

Vu l'exploit introductif d'instance, en date du 16 juillet 1869, par lequel le sieur Guillié assigne l'État, en la personne du préfet du département de l'Yonne, à comparaître devant le tribunal civil de l'arrondissement de Sens, pour : 1° voir dire que sa propriété, riveraine de la rivière l'Yonne, s'étend jusqu'au fil de l'eau; qu'en conséquence, six têtes de saule, plantées sur la berge de la rivière, qu'il a coupées et dont la coupe a donné lieu contre lui à des poursuites devant le conseil de préfecture, qui l'a condamné par défaut à 16 francs d'amende, lui appartenaient; 2° voir, en outre, fixer l'endroit où doit s'exercer la servitude de contre-halage, si servitude il y a; 3° s'entendre condamner à 500 francs de dommages-intérêts pour le préjudice causé au requérant; subsidiairement, et pour le cas où il serait opposé au requérant un arrêté de délimitation du lit de la rivière pris par le préfet et comprenant le terrain litigieux dans ce lit, voir reconnaître jusqu'où s'étendait, d'après

---

(*) Il résulte de cette solution que l'envahissement d'une parcelle par l'effet d'une surélévation artificielle des eaux ne saurait être assimilé à un simple dommage, à une occupation temporaire du sol. La solution n'était peut-être pas sans difficulté. Car une surélévation artificielle n'est pas nécessairement destinée à durer toujours. La cause de l'exhaussement peut être déplacée : les allures du cours d'eau peuvent changer et permettre au riverain de rentrer dans sa propriété. De plus, quelle que soit la permanence probable du fait en question, il n'en est pas moins la conséquence d'un travail public exécuté dans l'intérêt de la navigation. — Dans l'espèce, la dépossession a paru assez caractérisée par les aveux mêmes de l'administration pour qu'il soit impossible de l'assimiler à un simple dommage rentrant dans la compétence du conseil de préfecture.

En 1850 (23 décembre, Merrier, *Annales*, 1850, p. 1056), le Tribunal des conflits avait au contraire décidé, sur les conclusions de M. Rouland, que le dommage résultant de la corrosion et de la destruction même d'une partie des propriétés riveraines d'un fleuve, par l'effet de la direction nouvelle imprimée aux courants dans l'intérêt de la navigation, ne constituait pas une expropriation dans le sens de la loi du 3 mai 1841, mais un simple dommage.

(*Extrait du* Recueil de M. Hallays-Dabot.)

ses titres et sa possession, la propriété du requérant, et entendre fixer l'indemnité due au sieur Guillié à raison de la dépossession qu'il aurait subie, entendre enfin condamner l'État à tous les dépens;

Vu l'arrêté, pris par le préfet de l'Yonne, le 15 janvier 1870, fixant les limites du lit de la rivière l'Yonne au devant de la propriété du sieur Guillié, le dit arrêté motivé sur ce que, d'après la jurisprudence constamment suivie, le lit des rivières doit avoir pour limite le point le plus élevé que puissent atteindre les eaux sans sortir de leur lit, et sur ce que le terrain qui existe entre la berge gauche de l'Yonne et la digue de Salcy est couvert par les eaux des éclusées et par les eaux navigables;

Vu les conclusions prises, le 20 juin 1870, au nom de l'État, tendant à ce que le tribunal se déclare incompétent pour statuer sur les conclusions principales du sieur Guillié, et déclare le sieur Guillié non recevable et mal fondé dans ses conclusions subsidiaires;

Vu les conclusions nouvelles prises, le 3 août 1870, par lesquelles le sieur Guillié déclare abandonner ses conclusions principales et maintenir seulement ses conclusions subsidiaires, tendant à ce que le tribunal reconnaisse quelle était l'étendue de la propriété avant l'arrêté de délimitation pris par le préfet et les travaux de barrage et d'endiguement qui ont surélevé artificiellement le niveau des eaux, et lui allouer une indemnité de 500 francs pour la dépossession qu'il a subie et en outre une somme de 500 francs à titre de dommages-intérêts; et pour le cas où le tribunal ne se croirait pas suffisamment éclairé, à ce qu'il ordonne la visite des lieux litigieux ou une expertise;

Vu le jugement, en date du 12 mai 1871, par lequel le tribunal civil de Sens désigne trois experts pour visiter les lieux litigieux et déterminer quelle était, avant l'arrêté de délimitation, du 15 janvier 1870, et avant tous les travaux de barrage et autres exécutés sur la rivière l'Yonne, la limite naturelle de la propriété de Guillié au droit de la rivière l'Yonne;

Vu l'exploit, en date du 9 août 1871, par lequel l'État interjette appel du jugement précité et assigne le sieur Guillié à comparaître devant la cour d'appel de Paris, pour voir dire que l'autorité judiciaire est incompétente pour connaître de la demande du sieur Guillié et renvoyer la cause devant les juges qui doivent en connaître;

Vu le mémoire en déclinatoire, en date du 25 octobre 1871, par lequel le préfet du département de l'Yonne revendique pour l'au-

torité administrative le jugement du litige qui est soumis à la Cour d'appel ;

Vu les réquisitions du ministère public, tendant au rejet du déclinatoire ;

Vu l'arrêt, en date du 23 novembre 1872, par lequel la Cour d'appel de Paris (1re chambre) rejette le déclinatoire et continue la cause à quinzaine pour être plaidé au fond ;

Vu l'arrêt, en date du 6 décembre 1872, par lequel la Cour d'appel de Paris (1re chambre) ordonne qu'il sera sursis à toute procédure judiciaire jusqu'à ce qu'il ait été prononcé sur l'arrêté de conflit ;

Vu... (accomplissement des formalités) ;

Vu... (observations du ministre des travaux publics en réponse à la communication du dossier) (*) ;

Vu la loi des 22 décembre 1789-8 janvier 1790, section 3, article 2, et le décret du 21 février 1852 ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII, du 16 septembre 1807, du 7 juillet 1833 et du 3 mai 1841 ;

Vu la loi du 24 mai 1872, notamment les articles 25 à 28, la loi du 4 février 1850, le règlement du 26 octobre 1849, les ordonnances royales du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831 ;

Considérant que, dans le dernier état de la contestation pendante devant le tribunal de Sens et la Cour d'appel de Paris entre le sieur Guillié et l'État, le sieur Guillié soutenait qu'un terrain litigieux entre lui et l'État, et compris dans le lit de la rivière l'Yonne, par un arrêté de délimitation rendu par le préfet, le 15 janvier 1870, n'était pas couvert par les plus hautes eaux navigables avant les travaux de barrages et d'endiguement exécutés par l'État dans la rivière depuis l'année 1850 et demandant qu'une indemnité lui soit allouée à raison de la dépossession qu'il avait subie ;

Que devant le tribunal, l'État soutenait qu'antérieurement à l'exécution des travaux, le terrain litigieux était déjà couvert par les plus hautes eaux navigables et que, dans le mémoire en déclinatoire et l'arrêté de conflit, le préfet a revendiqué le jugement de cette contestation pour l'autorité administrative, par le motif qu'il n'appartiendrait qu'à elle : 1° de reconnaître quelle était la consistance du lit de l'Yonne au moment où ont été commencés les travaux exécutés dans la rivière ; 2° de décider si l'exécution de

---

(*) M. le ministre émettait l'avis qu'il y avait lieu d'assurer le conflit en se référant au précédent de Pâris-Labrosse.

ces travaux a causé un préjudice au sieur Guillié et, en cas d'affirmative, quelle est l'indemnité qui lui est due;

En ce qui touche le premier moyen invoqué dans l'arrêté de conflit :

Considérant qu'il appartient sans doute à l'autorité administrative de veiller à la conservation du domaine public, et que si, depuis le décret du 21 février 1852, la détermination des limites de la mer est faite par des décrets rendus dans la forme des règlements d'administration publique, celle des limites des fleuves et des rivières navigables est restée, en vertu de la loi des 22 décembre 1789-8 janvier 1790, section 3, article 2, dans les attributions des préfets;

Mais considérant que les actes de délimitation du domaine public sont des actes d'administration, à l'occasion desquels l'autorité administrative ne peut ni se constituer juge des propriétés qui appartiendraient aux riverains, ni s'attribuer le pouvoir d'incorporer au domaine public, sans remplir les formalités exigées par la loi du 3 mai 1841, les terrains dont l'occupation lui semblerait utile aux besoins de la navigation; qu'en ce qui concerne la détermination des limites du rivage de la mer, l'article 2 du décret du 21 février 1852 dispose expressément qu'elle est faite par l'autorité supérieure, tous droits des tiers réservés; que c'est là une application du principe de la séparation des pouvoirs, d'après lequel ont été fixées les attributions distinctes de l'autorité administrative et de l'autorité judiciaire et qu'évidemment la même règle doit être suivie lorsqu'il s'agit des limites des fleuves et des rivières navigables;

Considérant que la réserve des droits des tiers est générale et absolue; qu'elle s'étend aux droits fondés sur une possession constante ou sur des titres privés, comme à ceux qui reposeraient sur des aliénations ou sur des concessions émanées de l'administration, et qu'elle doit être maintenue et appliquée alors même que l'autorité administrative prétendrait, comme dans l'espèce, déterminer, non pas les limites actuelles, mais les limites anciennes de la mer, ou des fleuves et rivières navigables;

Considérant que les tiers, dont les droits sont réservés, peuvent se pourvoir, soit devant l'autorité administrative pour faire rectifier la délimitation de la mer, des fleuves et des rivières navigables, soit devant le Conseil d'État, à l'effet d'obtenir l'annulation, pour cause d'excès de pouvoirs, des arrêtés de délimitation qui porteraient atteinte à leurs droits; qu'ils ne peuvent, en aucun cas, s'adresser aux tribunaux de l'ordre judiciaire pour faire rectifier

ou annuler les actes de délimitation du domaine public et se faire remettre en possession des terrains dont ils se prétendent propriétaires ;

Mais qu'il appartient à l'autorité judiciaire, lorsqu'elle est saisie d'une demande en indemnité formée par un particulier qui soutient que sa propriété a été englobée dans le domaine public par une délimitation inexacte, de reconnaître le droit de propriété invoqué devant elle, de vérifier si le terrain litigieux a cessé, par le mouvement naturel des eaux, d'être susceptible de propriété privée, et de régler, s'il y a lieu, une indemnité de dépossession dans le cas où l'administration maintiendrait une délimitation contraire à sa décision ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que, en cas de contestation sur les limites actuelles de la mer et des cours d'eau navigables, la détermination de ces limites par l'autorité administrative est préjudicielle à toute décision de l'autorité judiciaire, mais qu'il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit de rechercher les limites anciennes; que l'action du sieur Guillié ne tend qu'à faire reconnaître, en vue de l'allocation d'une indemnité, qu'il était propriétaire, avant 1850, d'un terrain recouvert actuellement par les plus hautes eaux navigables et que, pour prononcer sur cette question de propriété, l'autorité judiciaire n'est pas obligée de surseoir jusqu'à ce que l'autorité administrative ait fixé les limites de la rivière l'Yonne avant l'exécution des travaux qui auraient surélevé le niveau des eaux ;

En ce qui touche le second moyen invoqué dans l'arrêté de conflit :

Considérant que s'il appartient aux conseils de préfecture, en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, de statuer sur les demandes en indemnité pour dommages causés par l'exécution des travaux publics, leur compétence ne s'étend plus, depuis les lois du 8 mars 1810, du 7 juillet 1833 et du 3 mai 1841, au cas où les particuliers sont dépossédés au profit d'une administration publique de leurs propriétés immobilières, et que, dans ce cas, il n'appartient qu'à l'autorité judiciaire de régler les indemnités dues, sans qu'il y ait lieu de distinguer si la dépossession a été ou n'a pas été précédée des formalités établies par la loi du 3 mai 1841 ;

Considérant que le sieur Guillié allègue qu'il aurait été dépossédé du terrain litigieux par une surélévation artificielle des eaux de la rivière l'Yonne, qui aurait fait entrer le terrain dans le lit de la rivière;

Que, dès lors, il n'appartient qu'à l'autorité judiciaire de statuer sur cette demande;

Art. 1er. (Arrêté du conflit annulé.)

(N° 48)

[17 mars 1873.]

Voirie (grande). — Travaux publics. — Canal. — Manœuvre vicieuse d'un barrage. — Bateau brisé. — Responsabilité. — Compétence judiciaire. — (L'Union riveraine contre la Cie des chemins de fer du Midi.) — *La demande d'une compagnie de navigation, qui tend à faire déclarer la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne civilement responsable du fait de l'agent préposé par elle au service de la navigation, à raison de la faute que celui-ci aurait commise en ouvrant incomplétement la passe d'un barrage mobile ou en ne signalant pas les aiguilles qui en forment la fermeture, — fait qui aurait amené l'échouement d'un bateau, — ne rentre pas dans les demandes d'indemnité pour torts et dommages provenant de l'exécution de travaux publics, et dont il appartient au conseil de préfecture de connaître en vertu de l'article 4 de la loi du* 28 *pluviôse an VIII* (*).

(*) Voici comment les rapports des ingénieurs, auxquels se référait M. le ministre des travaux publics, s'efforçaient de justifier la compétence administrative :

« En matière d'indemnité pour torts et dommages, les conseils de préfecture sont compétents (loi du 28 pluviôse an VIII), toutes les fois qu'il s'agit de dommages autres que l'expropriation, provenant de l'exécution ou de l'existence d'un travail public et causés par l'administration ou par les entrepreneurs et concessionnaires qu'elle se substitue.

« Nous disons provenant de l'exécution ou de l'existence d'un travail public, parce qu'il n'y a pas lieu de distinguer entre les dommages causés au moment de l'exécution et ceux qui surviennent après cette exécution (conflit, 20 décembre 1863, chemin de Paris à Lyon).

« Il faut de plus, pour que le dommage donne droit à indemnité, qu'il soit direct et matériel, actuel et non éventuel. Toutes ces conditions étant réalisées dans l'espèce, le conseil de préfecture de Lot-et-Garonne est seul compétent pour apprécier la demande de l'Union riveraine.

« La règle si simple que nous venons d'exposer et la conséquence que nous en avons tirée sont trop souvent méconnues par les tribunaux civils. Ainsi,

Vu l'arrêté à la date du 19 février 1873, par lequel le préfet du département de la Gironde a élevé le conflit d'attributions dans une instance pendante devant la cour d'appel de Bordeaux entre la compagnie de navigation l'Union riveraine, d'une part, et, d'autre part, la compagnie concessionnaire des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, le dit arrêté enregistré au secrétariat du Tribunal des conflits, le 14 mars 1873;

Vu la requête présentée au président du tribunal civil de Bordeaux par le sieur Roucaud, en sa qualité de directeur de la compagnie de transports par eau l'Union riveraine, par laquelle il expose qu'un bateau appartenant à cette compagnie a échoué en franchissant la passe du barrage de Beauregard ; que cet accident est imputable au fait de l'agent préposé par la compagnie concessionnaire du canal latéral de la Garonne à la manœuvre du barrage mobile, qui, par négligence ou maladresse, n'a pas abaissé dans la passe les aiguilles formant la fermeture du barrage, et sur lesquelles le bateau a touché; que les pertes et les dépenses occasionnées à la compagnie requérante par cet accident s'élèvent à la somme de 2.804 francs, et, en conséquence, il demande l'autorisation d'assigner à bref délai la compagnie des chemins de fer du Midi, concessionnaire du canal latéral à la Garonne, pour s'en-

---

dans une première action intentée en 1866 par la compagnie l'Union contre celle du Midi pour défaut d'ouverture en temps utile de la passe navigable du barrage de Beauregard, le tribunal civil de Bordeaux s'est à tort déclaré compétent.

« De même en matière de prises d'eau, dans les cours d'eau non navigables ni flottables, par les compagnies de chemins de fer pour l'alimentation de leurs locomotives, les tribunaux civils ne manquent pas de retenir, à tort selon nous, les demandes en indemnité qui leur sont adressées de ce chef.

« Le Conseil d'État et la Cour de cassation sont eux-mêmes divisés sur ces points de compétence que le Tribunal des conflits, trop tôt supprimé, mais heureusement rétabli dans ces derniers temps, ne peut manquer de trancher en faveur de la juridiction administrative. »

La compagnie du Midi invoquait les arrêts du Conseil d'État, 20 décembre 1863, sur conflit; 29 mars 1855, 14 mai 1858, 16 décembre 1863, 12 mai 1869, sur conflit; ceux de la Cour de cassation, 16 novembre 1858, Dalloz; 23 juillet 1867, Dalloz; 7 janvier 1868, Sirey ; un arrêt de la cour de Paris, 3 mars 1868. — En ce qui touche la responsabilité civile et la compétence à ce relative, la compagnie du Midi citait plus spécialement les arrêts suivants : 13 décembre 1855, 19 décembre 1858. Elle écartait le précédent Boisseau (22 novembre 1863) en faisant remarquer que si la compétence judiciaire avait été admise dans cette hypothèse, c'est qu'il s'agissait d'un accident ayant entraîné la mort d'un homme. — V. la jurisprudence rappelée sous un arrêt du 12 mai 1869, Gillens, *Annales*, 1870, p. 470.

(*Extrait du* Recueil de M. Hallays-Dabot.)

tendre condamner à payer aux requérants la somme de 2.804 francs pour les causes ci-dessus énoncées;

Vu l'ordonnance rendue sur cette requête, le 17 février 1872, et l'exploit à la date du même jour, par lequel le sieur Roucaud, dans la dite qualité, a assigné devant le tribunal de Bordeaux la compagnie des chemins de fer du Midi dans la personne de ses administrateurs, pour voir adjuger aux requérants les conclusions de la requête ci-dessus visée;

Vu les conclusions prises devant le tribunal au nom de la compagnie des chemins de fer du Midi, les dites conclusions rapportées dans le jugement ci-dessus visé, et tendantes à ce que le tribunal se déclare incompétent;

Vu le jugement à la date du 2 mai 1872, par lequel le tribunal se déclare compétent et ordonne qu'il sera plaidé au fond;

Vu l'acte signifié le 16 mai suivant, par lequel la compagnie des chemins de fer du Midi a déclaré interjeter appel du jugement ci-dessus visé;

Vu le mémoire adressé à la cour par le préfet, le 20 février 1873, et par lequel il décline la compétence de l'autorité judiciaire pour statuer sur l'action intentée par la compagnie l'Union riveraine, et requiert le renvoi de l'affaire devant l'autorité administrative, attendu qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de connaître, sauf le cas d'expropriation, de tous les dommages résultant soit de l'exécution, soit de l'existence des travaux publics, alors même qu'ils ne seraient survenus qu'après l'achèvement des travaux:

Vu l'arrêt à la date du 5 février 1873, par lequel la cour de Bordeaux, sans s'arrêter à l'appel interjeté par la compagnie des chemins de fer du Midi, non plus qu'au déclinatoire proposé par le préfet, a confirmé le jugement de première instance;

Vu l'arrêt à la date du 24 du même mois, par lequel la cour, sur les réquisitions du ministère public, ordonne qu'il sera sursis à toute procédure judiciaire dans l'instance;

Vu... (accomplissement des formalités; observations du procureur général tendantes à l'annulation de l'arrêté de conflit);

Vu... (observations du ministre des travaux publics en réponse à la communication de l'arrêté de conflit, ensemble les rapports des ingénieurs);

Vu les observations présentées au nom de la compagnie des chemins de fer du Midi, tendantes à la confirmation de l'arrêté de conflit;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 1384 du Code civil;

Vu les ordonnances du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831;

Vu la loi du 24 mai 1872;

Considérant que la compagnie de transports *l'Union riveraine*, a assigné la compagnie des chemins de fer du Midi, concessionnaire du canal latéral à la Garonne, pour s'entendre condamner envers elle à des dommages-intérêts à raison de la perte du navire *le Clovis*, de Bordeaux, qui s'est brisé le 1er février 1872, en franchissant la passe du barrage mobile de Beauregard;

Qu'il est articulé par les demandeurs, dans leurs conclusions, que le sinistre est imputable à l'imprudence ou à la négligence de l'employé chargé de manœuvrer le barrage mobile, et qui, en ouvrant la passe, n'aurait pas pris les précautions nécessaires pour abaisser complétement ou tout au moins pour signaler les aiguilles qui forment la fermeture du barrage;

Considérant que cette demande tend à faire déclarer la compagnie des chemins de fer du Midi civilement responsable du fait de l'agent préposé par elle au service de la navigation, et à raison de la faute que celui-ci aurait commise dans l'exécution de ce service;

Qu'elle ne rentre pas dans les demandes d'indemnité pour torts et dommages provenant de l'exécution des travaux publics et dont il appartient au conseil de préfecture de connaître, en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII;

Que c'est à tort que le préfet en a revendiqué la connaissance pour l'autorité administrative;

Art. 1er. (Arrêté de conflit annulé.)

(N° 49)

PERSONNEL.

Février, Mars, Avril et Mai 1874.

INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS ET AVANCEMENTS.

Arrêté du 15 avril 1874.

MM. Laborie et Bénard, ingénieurs en chef de 1re classe, sont nommés inspecteurs généraux de 2e classe.

Décret du 20 avril 1874.

MM. de Carcaradec et Dubuisson, ingénieurs en chef de 2e classe, sont élevés à la 1re classe de leur grade.

Décret du 30 avril 1874.

M. Le Gros, ingénieur en chef de 1re classe, est nommé inspecteur général de 2e classe.

2° MOUVEMENTS ET DÉCISIONS DIVERSES.

20 *février* 1874. — M. Soulié, ingénieur ordinaire, chargé dans le département de l'Aveyron du service de l'arrondissement de Saint-Affrique et attaché au contrôle des travaux du chemin de fer de Rodez à Montpellier, sera chargé, dans le département de la Haute-Vienne, du service de l'arrondissement de l'Est et attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer d'Angoulême à Limoges, en remplacement de M. Mauranges, mis en congé illimité.

2 *mars*. — M. Grégoire, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de la Lozère et du service d'études d'un

chemin de fer de Mende à la ligne de Brioude à Alais, sera chargé en outre des études du chemin de fer de Marvejols à Neussargues, de la direction des travaux de l'embranchement de Marvejols et de la portion de la ligne de Mende à Sévérac-le-Château, comprise entre Mende et l'embranchement de Marvejols, actuellement placés dans les attributions de M. l'ingénieur en chef Robaglia.

5 *mars* 1874.—M. Lebiez, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé du service des ponts et chaussées dans le département de Constantine, prendra le titre d'ingénieur faisant fonctions d'ingénieur en chef.

11 *mars*. — M. Menche de Loisne, ingénieur ordinaire remplissant les fonctions d'ingénieur en chef pour le département de la Creuse, sera chargé en outre de l'étude d'une ligne de chemin de fer d'Angoulême sur Nevers par Confolens, la Souterraine et la Châtre.

18 *mars*. — M. Le Blanc, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, du canal d'irrigation du Verdon et du contrôle des travaux du chemin de fer de la place Castellane, à Marseille, à la Madrague de Podestat, sera chargé en outre du contrôle des travaux du chemin de fer d'Arles à la Tour-Saint-Louis.

9 *avril*. — M. Bataille, ingénieur ordinaire, en congé avec demi-traitement, sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Bourges et attaché en outre au service du canal de Berry et au contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans, en remplacement de M. Brière, précédemment appelé à une autre destination.

13 *avril*. — M. Choquet, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Châteaudun (Eure-et-Loir), sera chargé du service de l'arrondissement de Meaux (Seine-et-Marne), en remplacement de M. Moquet, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

15 *avril*. — M. Godard, ingénieur ordinaire, attaché temporairement au secrétariat du conseil général des ponts et chaussées, est mis à la disposition du gouverneur général civil de l'Algérie pour être attaché au service du département d'Alger, à la résidence d'Alger, en remplacement de M. Renaudot, mis en congé illimité.

Idem. — Le service d'études d'une ligne de chemin de fer dirigée d'Angoulême sur Nevers par Confolens, la Souterraine et la Châtre, sera placé tout entier dans le 4e arrondissement d'inspection.

15 *avril* 1874. — M. Dieulafoy, ingénieur ordinaire, en congé, est autorisé à se charger de la direction des travaux municipaux de la ville de Toulouse.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

16 *avril.* — M. Grissot de Passy, ingénieur en chef, en disponibilité, sera chargé du contrôle des travaux des chemins de fer d'Orléans à Gien et d'Orléans à Châlons-sur-Marne, en remplacement de M. Delaperche, admis à la retraite.

Idem. — M. Ducos, inspecteur général, actuellement en disponibilité, est remis dans le cadre d'activité.

20 *avril.* — M. Ducos, inspecteur général, est nommé membre de la commission mixte des travaux publics en remplacement de M. Rumeau, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. d'Ussel, ingénieur ordinaire, actuellement en congé, sera chargé du service de l'arrondissement d'Étampes (Seine-et-Oise), en remplacement de M. Fournié, précédemment mis à la disposition du gouvernement brésilien.

Idem. — M. Thouvenot, ingénieur ordinaire de 1re classe, actuellement attaché au service ordinaire du département du Gard, sera chargé des études du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, du contrôle des travaux des lignes de Lunel au Vigan et de Nîmes à Aigues-Mortes, et du contrôle des travaux de la gare maritime d'Arles, en remplacement de M. Gérardin, nommé professeur à l'École des ponts et chaussée.

M. Thouvenot remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Deloche, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Montpellier, sera chargé, dans le département du Gard, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est et sera attaché au service du contrôle du canal de Beaucaire, au service hydraulique du département du Gard et au service du contrôle des travaux de la ligne du Pouzin à Alais, en remplacement de M. Thouvenot.

22 *avril.* — M. Kuss, ingénieur en chef, chargé du service des études du chemin de fer d'Amiens à Dijon (partie comprise entre Amiens et Romilly), est mis à la disposition du gouvernement serbe, pour être chargé de la direction de la construction des chemins de fer de la principauté.

M. Kuss sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. Méhaye, ingénieur ordinaire en disponibilité, sera chargé du service des études du chemin de fer d'Amiens à Dijon partie comprise entre Amiens et Romilly), en remplacement de M. Kuss.

M. Méhaye remplira les fonctions d'ingénieur en chef; il résidera à Compiègne.

22 *avril* 1874.—Le service ordinaire du département de la Somme, actuellement réparti entre trois ingénieurs, sera divisé en quatre arrondissements d'ingénieur ordinaire, savoir :

1° Arrondissement Nord d'Amiens, comprenant la partie nord de l'arrondissement administratif d'Amiens, l'arrondissement de Doullens et le canal de la Somme entre les arrondissements de Péronne et d'Abbeville; ingénieur ordinaire, M. de Froissy, à Amiens.

2° Arrondissement Sud d'Amiens, comprenant la partie sud de l'arrondissement administratif d'Amiens et l'arrondissement de Montdidier; ingénieur ordinaire, N......, à Amiens.

3° Arrondissement d'Abbeville, comprenant l'arrondissement administratif du même nom, la partie du canal de la Somme qui le traverse et les ports maritimes du département de la Somme; ingénieur ordinaire, M. Geoffroy, à Abbeville.

4° Arrondissement de Péronne, comprenant l'arrondissement administratif de Péronne et la partie du canal de la Somme qui le traverse; ingénieur ordinaire, M. Vilmont (Henri), sous-ingénieur, à Péronne.

23 *avril*. — Un service spécial est créé pour l'exécution du canal de l'Est.

Ce service comprendra :

1° La canalisation de la Meuse, depuis la frontière belge jusqu'au canal de la Marne au Rhin;

2° Le canal de la Marne au Rhin entre Troussey et Toul;

3° La canalisation de la Moselle et le canal de la Moselle à la Saône;

4° Les études des embranchements projetés ou réclamés pour les besoins du commerce et de l'industrie.

Ce service sera confié à un ingénieur en chef directeur, résidant à Nancy.

Les attributions du directeur consisteront :

Dans l'examen technique des projets dressés par les ingénieurs de chaque service, et leur présentation avec son avis personnel à l'autorité supérieure;

Dans la vérification des projets annuels de budget et dans leur coordination;

Dans la surveillance permanente des travaux.

M. Frécot, ingénieur en chef de 1re classe, est chargé de ce service.

Il prendra le titre d'ingénieur en chef directeur.

Le service du canal de l'Est est partagé en cinq sections, qui comprendront respectivement la traversée des départements desservis par le canal de l'Est (Ardennes, Meuse, Meurthe-et-Moselle, Vosges, Haute-Saône).

M. Colle, ingénieur en chef du département des Ardennes, sera chargé de la première section (département des Ardennes).

La deuxième section (département de la Meuse), sera confiée à M. Poincaré, ingénieur ordinaire de 1re classe, qui remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

La troisième section (département de Meurthe-et-Moselle) formera provisoirement le service réservé de l'ingénieur en chef directeur.

M. Pugnière, ingénieur en chef du département des Vosges, sera chargé de la quatrième section (département des Vosges).

Il sera statué ultérieurement au sujet de l'organisation du service de la cinquième section (département de la Haute-Saône).

M. Volmerange, ingénieur en chef du canal de la Marne au Rhin, sera chargé des travaux à exécuter dans la partie de ce canal empruntée par le canal de l'Est.

25 *avril* 1874.— M. Pugnière, ingénieur en chef du service ordinaire du département, chargé de l'exécution des travaux du canal de l'Est dans la traversée du département des Vosges, sera également chargé de la partie du canal comprise dans le département de la Haute-Saône jusqu'à Port-sur-Saône.

Idem. — M. Bézard, conducteur principal remplissant les fonctions d'ingénieur ordinaire pour l'arrondissement de Marvejols (Lozère), sera chargé, en la même qualité, du service de l'arrondissement de Mende, en remplacement de M. Gruet, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Lacroix, ingénieur en chef, chargé, à la résidence de Dijon, d'un service d'études et de contrôle des travaux de chemins de fer, sera chargé en outre du service d'études du chemin de fer de Chagny à Seurre.

Idem. — Le service des études et de la construction du chemin de fer de Marvejols à Neussargues, de l'embranchement de Marvejols et de la portion de la ligne de Mende à Séverac-le-Château, comprise entre Mende et l'embranchement de Marvejols, sera réparti comme il suit entre les ingénieurs ordinaires attachés au service du département de la Lozère, savoir :

M.   , ingénieur ordinaire à Marvejols:

Études préparatoires de la ligne de Marvejols à Neussargues; construction de l'embranchement de Marvejols.

M. Lefranc, ingénieur ordinaire à Mende:

Construction de la partie de la ligne de Mende à Séverac, s'étendant jusqu'à l'embranchement de Marvejols; études de la ligne destinée à relier Mende à celle de Brioude à Alais.

28 *avril* 1874.—M. Holleaux, ingénieur en chef, chargé du service de la navigation de la Belgique vers Paris, résidera à Compiègne.

Idem. — M. Roman, ingénieur ordinaire, attaché au service de construction du chemin de fer de Libourne à Bergerac, sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Bergerac et du contrôle des travaux du chemin de fer de Bergerac au Buisson, en remplacement de M. Widmer, appelé à un autre service; il conservera d'ailleurs son service actuel.

4 *mai.* — M. Connesson, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Bar-le-Duc et attaché en outre au service des études du chemin de fer de Gondrecourt à Neufchâteau, sera attaché exclusivement aux canaux de la Meuse et de la Moselle à la Saône.

Idem. — M. Holtz, ingénieur ordinaire, chargé dans le département de la Meuse du service de l'arrondissement de Verdun et attaché en outre au service de la navigation de la Meuse, au contrôle des travaux des chemins de fer de Reims à Metz, de Lérouville à Sedan et de Longwy à Arnaville et aux études du canal de la Moselle à la Meuse et de la canalisation de la Meuse, de Saint-Michel à Sedan, sera attaché aux travaux des canaux de la Meuse et de la Moselle à la Saône; il continuera de résider à Verdun.

Idem. — M. Rocard, ingénieur ordinaire, attaché au service de la navigation du Rhône (1er arrondissement) et au contrôle des travaux du chemin de fer de Givors à la Voulte, sera chargé du 4e arrondissement du service spécial de la navigation du Rhône, en remplacement de M. Roudel, mis en congé illimité.

Idem. — M. Petit, ingénieur ordinaire, chargé dans le département de l'Isère du service ordinaire de l'arrondissement de l'Ouest, sera chargé du 1er arrondissement du service de la navigation du Rhône et attaché au contrôle des travaux du chemin de fer de Givors à la Voulte, en remplacement de M. Rocard.

Idem. — M. Denys, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Angers et attaché en outre au service de la navigation de la Loire (3e section), au service de la navigation de la Maine et au service de la navigation de la Mayenne, sera

attaché aux travaux des canaux de la Meuse et de la Moselle à la Saône, à la résidence de Nancy.

6 *mai* 1874. — M. Pairier, inspecteur général, actuellement chargé du 9e arrondissement d'inspection, sera chargé du 11e arrondissement, en remplacement de M. Barreau, admis à la retraite.

7 *mai*. — MM. Laborie et Bénard, nommés inspecteurs généraux de 2e classe par décret du 15 avril 1874, sont chargés :

M. Laborie, du 8e arrondissement d'inspection, en remplacement de M. Lefort, nommé inspecteur général de 1re classe ;

M. Bénard, du 9e arrondissement d'inspection, en remplacement de M. Pairier.

8 *mai*. — M. Le Gros, nommé inspecteur général de 2e classe par décret du 30 avril 1874, sera chargé de l'inspection des travaux civils de l'Algérie.

13 *mai*. — M. Coffin, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service ordinaire et au service hydraulique du département de la Côte-d'Or et à divers services d'études et de contrôle de travaux de chemins de fer, sera chargé du service ordinaire et du service hydraulique du département de la Côte-d'Or et des études des chemins de fer d'Amiens à Dijon (entre Châtillon et Dijon), et de Châtillon à Besançon, en remplacement de M. Laborie, nommé inspecteur général.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Carlet (Joseph), sous-ingénieur, chargé dans le département du Doubs du service de l'arrondissement de Montbéliard, sera chargé, dans le département de la Côte-d'Or, du service ordinaire de l'arrondissement du Sud et attaché en outre aux différents services précédemment confiés à M. Coffin.

M. Carlet résidera à Beaune.

Idem. — M. Leferme, ingénieur en chef, actuellement en disponibilité, sera chargé du service de la navigation de la Seine (1re section) et de l'Yonne, en remplacement de M. Bénard, nommé inspecteur général.

Idem. — M. Delestrac, ingénieur ordinaire, actuellement en mission, sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Montpellier et attaché en outre au service hydraulique du département de l'Hérault, en remplacement de M. Deloche, appelé à un autre service.

18 *mai*. — Le service hydraulique du département de l'Aude, actuellement confié à M. l'ingénieur en chef Duponchel, sera réuni aux attributions de l'ingénieur en chef du service ordinaire du département de l'Aube, et réparti entre les ingénieurs ordi-

naires de chacun des quatre arrondissements de ce département.

21 *mai* 1874.—M. Thoux, ingénieur ordinaire, chargé dans le département de la Gironde du service de l'arrondissement de Langon, sera attaché au service de la 4e section des canaux de la Moselle et de la Meuse à la Saône.

M. Thoux résidera à Épinal.

Idem. — M. Travelet, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Saône, sera attaché (à la résidence de Vesoul) à la 5e section du service spécial des canaux de la Moselle à la Meuse et à la Saône.

Idem. — M. Berquet, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Pontarlier, sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Besançon, en remplacement de M. Bataille, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Cahen, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Brest, et attaché au service des ports de commerce du département du Finistère, sera attaché à la 4e section du service spécial des canaux de la Moselle à la Meuse et à la Saône.

M. Cahen résidera à Épinal.

Idem. — M. Mengin, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Morlaix, sera chargé du service de l'arrondissement de Brest, en remplacement de M. Cahen. Il restera d'ailleurs attaché au service des ports de commerce du département du Finistère et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Idem. — M. Carro, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service de la navigation de la Marne, sera chargé du service ordinaire du département du Var, en remplacement de M. Lancelin, appelé à un autre service.

M. Carro remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

3° DISPONIBILITÉ.

20 avril 1874. M. Dubuisson, ingénieur en chef de 1re classe.

4° RETRAITES.

		Dates d'exécution.
15 avril 1874.	M. Parandier, inspecteur général de 1re classe (limite d'âge).	14 avril 1874.

		Dates d'exécution.
15 avril 1874.	M. Delaperche, ingénieur en chef de 1re classe (sur sa demande). . .	3 mai 1874.
21 mai 1874.	M. Duméril, ingénieur en chef de 1re classe (limite d'âge).	1er juin 1874.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. de Sappel, ingénieur ordinaire.	9 mai 1874.
M. Bélanger, ingénieur en chef, en retraite. . . .	Idem.
M. Robin, inspecteur général en retraite.	8 juin 1874.
M. Dilschneider, ingénieur en chef.	juin 1874.

6° CONCOURS DE L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES, 1873-1874. — (Relevé des prix et accessits.)

Première classe. (Première division).

ARCHITECTURE. — *Gare de chemin de fer.*	CONSTRUCTION. *Écluse avec pont-canal métallique.*	CONSTRUCTION. *Grand pont métallique.*	CONSTRUCTION. *Écluse de chasse.*	HYDRAULIQUE agricole. — *Améliorations foncières pour la mise en valeur d'un terrain.*	FORTIFICATION. — *Projets divers.*	COMPOSITION littéraire.	LEVÉS et croquis de machines.	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Anglais.*
Pihier... 1er p. Heude. . 2e p. Vétillart. acc. Barois. . acc. Renar-dier. . . acc.	Rivoire. . 1er p. Poulet. . . 2e p. Vétillart. 1er a. Barois.. . 2e a.	Vétillart. 1er p. Rabel. . . 1er a. Tarot. . . 2e a.	Vétillart. 1er p. Barois. . 2e p. Poulet. . acc. Rivoire.. acc.	Vétillart. 1er p. Poulet. . acc.	Heude. . 1er p. Rivoire.. 1er a. Vétillart. 2e a.	Kleine. . 1er p. Rivoire. 2e p. Lavollée. acc.	Tarot. . . 1er p. Vétillart. 2e p. Pihier. . 1er a. Renar-dier. . . 2e a.	Barre.. . 1er p. Barois. . acc.	Tarot. . . 1er p. Poulet. . 2e p.

Première classe. (Deuxième division).

ARCHITECTURE. — *Gare de chemin de fer.*	CONSTRUCTION. *Amélioration d'une portion de rivière navigable.*	CONSTRUCTION. *Grand pont métallique.*	CONSTRUCTION. *Écluse de chasse.*	HYDRAULIQUE agricole. — *Desséchement d'un terrain.*	FORTIFICATION. — *Projets divers.*	COMPOSITION littéraire.	LEVÉS et croquis de machines.	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Anglais.*
De Taver-nier. . . 2e p. Marion. . 1er a. Thibau-dier. . . 2e a.	Marion. . 1er p. De Taver-nier. . . 2e p. Luneau. . 1er a. Gros. . . 2e a.	Lancre-non. . . 1er p. Solacroup 2e p. De Taver-nier. . . acc. Guiard. . acc.	Guiard. . 1er p. Lancrenon 2e p. De Taver-nier. . . acc.	De Taver-nier. . . 1er p. Marion . acc.	De Taver-nier. . . 1er p. Gros. . . . 1er a. Luneau. . 2e a	De Miniac 1er p. De Taver-nier. . . 2e p. Gros. . . . acc. Etienne. . acc.	Thibau-dier. . . 1er p. De Taver-nier. . . 2e p Le Secq-Destour-nelles. . 1er a. Mouret. . 1er a. De Miniac 2e a. Harlé (E). 2e a.	Schoen-doerffer. 1er p. Solacroup 2e p Marion. . 1er a. Thibau-dier. . . 2e a. Luneau. . 2e a.	Mouret. . 1er p. Harlé (E). 1er p. Guiard. . 2e p. De Miniac 1er a. Harlé (H). 2 a.

CONCOURS DE L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES, 1873—1874. (Relevé des prix et accessits.) (*Suite.*)

Deuxième classe.

ARCHITECTURE. — *Édifice destiné à des conseils de guerre et à un tribunal maritime.*	CONSTRUCTION. *Grand pont en pierre.*	CONSTRUCTION. *Études préliminaires pour l'établissement d'un canal.*	MÉCANIQUE. — *Roues hydrauliques et Étude sur les moments de flexion d'une poutre à 5 travées.*	COMPOSITION littéraire.	LEVÉS et croquis de machines.	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Anglais.*
Néant.	Bérard. . . 1er pr. Goupil. . . 2e pr. Lechalas. . 1er acc. Bienvenüe 2e acc.	Cartault. . 1er pr. Nigond. . 2e pr. Cosserat. . 1er acc. Goupil. . 2e acc.	Bousigues. . 1er pr. Goupil. . . . 2e pr. Cartault. . . acc. Mauris. . . . acc. Bérard. . . . acc.	Mayer. . . 1er pr. Bousigues. acc. Meyer. . . acc.	Cosserat. . 1er pr. Meyer. . . 2e pr. Bousigues. acc.	Bousigues. 1er pr. Mayer. . . 2e pr. Goupil. . . 2e pr. Meyer. . . acc. Cartault. . acc.	Goupil. . . 1er pr. Meyer. . . 2e pr. Bienvenüe. acc.

Troisième classe.

ARCHITECTURE. — *Projets divers.*	CONSTRUCTION. — *Projet de route.*	MÉCANIQUE. — *Étude sur les moments de flexion d'une poutre à 4 travées. Étude d'une charpente métallique à la Polonceau.*	COMPOSITION littéraire.	LEVÉS et croquis de machines.	DESSIN au crayon et lavis à la sépia.	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Anglais.*
Belley. . . 1er pr. Sabouret. . 2e pr. Robert. . . 1er acc. Clavenard 2e acc.	Belley. . . 2e pr. Clavenard 1er acc. Delzenne. 2e acc.	Delzenne. 1er pr. Belley. . . 2e pr. Sabouret. 1er acc. Laurent. . 1er acc. Tourtay. . 2e acc.	Gotteland. . 2e pr. Alvin. . . . acc.	Clavenard. . 1er pr. Bourguin. . acc.	Bourguin. . 1er pr. Jégou d'Herbeline. . . 2e pr. Clavenard. . 1er acc. Séjourné. . . 2e acc.	Delzenne. . 1er pr. Laurent. . . 2e pr. Séjourné. . acc. Alvin. . . . acc. Clavenard. acc.	Tourtay. . 1er pr. Bourguin. 2e pr. Callon. . . 1er acc. Delzenne. . 2e acc.

7° CLASSEMENT, PAR ORDRE DE MÉRITE, DES ÉLÈVES DE L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES AU MOIS DE JUIN 1874 (*).

1re CLASSE (*hors de concours*).		2e CLASSE.	3e CLASSE.
1re DIVISION.	2e DIVISION.		
1. Vétillart.	1. De Tavernier.	1. Goupil.	1. Belley.
2. Poulet.	2. Laucrenon.	2. Cartault.	2. Sabouret.
3. Barois.	3. Thibaudier.	3. Bousigues.	3. Delzenne.
4. Tarot.	4. Luneau.	4. Lechalas.	4. Alvin.
5. Pihier.	5. Solacroup.	5. Bienvenüe.	5. Callon.
6. Rivoire.	6. Gniard.	6. Meyer.	6. Lagout.
7. Perrin.	7. Gros.	7. Mauris.	7. Jégou d'Herbeline.
8. Rabel.	8. Jouffray.	8. Cosserat.	8. Gotteland.
9. Heude.	9. Étienne.	9. Bérard.	9. Bourguin.
10. Renardier.	10. Marion.	10. Tavernier.	10. Séjourné.
11. Pichon.	11. Le Secq-Destournelles.	11. Nigond.	11. Zurcher.
12. De Thélin.	12. De Miniac.	12. Couvrat-Desvergnes.	12. Tourtay.
13. Kleine.	13. Boyer.	13. Monnet.	13. Rabut.
14. Lavollée.	14. La Rivière.	14. Berget.	14. Clavenard.
15. Barre.	15. Schoendoerffer.	15. Crahay de Franchimont.	15. Barrand.
16. Journet.	16. Mouret.		16. Robert.
17. Bonneau.	17. Harlé (Édouard)		17. Le Chatelier.
» Chastellier.	18. Harlé (Henri).		18. Laurent.
	19. Mille.		19. Drouet.

(*) Voir, pour les derniers tableaux publiés, *Annales* 1873, p. 311.

Dans les Tables quinquennales qui sont présentement sous presse, nous avons rappelé les listes de classement des Élèves de l'École, non-seulement pour les cinq années de 1866 à 1870, mais pour toute la période qui a commencé en 1830, point de départ de la publication des *Annales*.

E. M.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs auxiliaires les candidats déclarés admissibles ci-après désignés, savoir :

2 *avril* 1874. — M. Monié, attaché au service ordinaire des Pyrénées-Orientales.

11 *avril.* — M. Olivier, attaché au service ordinaire du département de l'Orne.

15 *avril.* — M. Dubois (Léon), attaché au service vicinal du département de la Haute-Loire.

Idem. — M. Decoux, attaché au service vicinal du département de la Haute-Loire.

22 *avril.* — M. Desgouttes, attaché au service ordinaire du département du Loiret.

Idem. — M. Gaveau, attaché au service ordinaire du département de la Nièvre.

28 *avril.* — M. Pomié, mis à la disposition du ministre de la marine et des colonies, pour être employé au service des ponts et chaussées dans l'Inde.

30 *avril.* — M. Gaultier, attaché au service de la navigation de la Seine (4e section), dans le département de la Seine-Inférieure.

7 *mai.* — M. Geoffroy, attaché au service ordinaire de Seine-et-Oise.

Idem. — M. Castel, attaché au service de construction du chemin de fer de Carcassonne à Quillan.

Idem. — M. Castet, attaché au service ordinaire de la Seine-Inférieure.

8 *mai.* — M. Pelletier, attaché au service ordinaire de la Côte-d'Or.

Idem. — M. Nougué, attaché dans le département de la Haute-Garonne, au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi.

21 *mai.* — M. Viallet, attaché au service ordinaire du Var.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

31 *mars* 1874. — M. Pigeire, conducteur de 4e classe, en congé

illimité, est remis en activité, et attaché au service ordinaire de l'Aveyron.

2 *avril* 1748.—M. Gully, conducteur de 4e classe, au service ordinaire de la Seine-Inférieure, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Delondre, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de l'Oise, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

4 *avril.* — M. Heilmann, conducteur de 4e classe, au service de la navigation de la Seine (4e section), passe dans le département des Ardennes, au service de la canalisation de la Meuse.

7 *avril.* — Est acceptée la démission de M. Baëlen, conducteur auxiliaire au service maritime du département du Nord.

Idem.— M. Vitrant (Léopold), conducteur auxiliaire, au service du canal de Roubaix, passe au service maritime du département du Nord.

Idem. — M. Robineau, conducteur de 2e classe, au service ordinaire de la Nièvre, passe au service ordinaire de l'Aveyron.

11 *avril.* — M. Clercy, conducteur auxiliaire, attaché au service de construction du chemin de fer de Carcassonne à Quillan, est mis, sur sa demande, en congé pendant un an.

Idem. — M. Déchaux, conducteur de 4e classe, au service ordinaire de la Nièvre, passe au service ordinaire de la Corse.

15 *avril.* — M. Foulon, conducteur de 3e classe, au service de la navigation de la Marne, dans le département de la Seine, passe au service vicinal de ce département. Il sera considéré comme étant en service détaché.

16 *avril.* — M. Chastaingt, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Indre, passe au service ordinaire de l'Aveyron.

Idem. — M. Gervais, conducteur de 4e classe, en Algérie, passe au service ordinaire des Hautes-Alpes.

17 *avril.* — M. Benoist (Denis), conducteur de 1re classe, au service d'améloration de la Moselle, dans le département de Meurthe-et-Moselle, est mis en congé pour raisons de santé jusqu'à son rétablissement.

Idem. — M. Cestre, conducteur de 2e classe, en congé, est attaché au service d'amélioration de la Moselle, dans le département de Meurthe-et-Moselle.

22 *avril.* — M. Cousin, conducteur de 4e classe, détaché temporairement dans les bureaux de l'administration centrale, est attaché au service ordinaire du département de l'Oise.

23 *avril* 1874. — M. Guigues, conducteur principal, au service maritime des Bouches-du-Rhône, passe au service ordinaire des Alpes-Maritimes.

27 *avril.* — M. Labatut, conducteur de 4e classe, au service hydraulique de la Haute-Garonne, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

30 *avril.* — M. Imbert, conducteur au service de construction du chemin de fer de Libourne à Bergerac, est mis en disponibilité.

Idem. — M. Hanneuze, ancien conducteur de 3e classe, est réintégré dans ses fonctions, et attaché dans le département de la Lozère au service du chemin de fer de Mende à Séverac.

Idem. — M. Lagatu, conducteur de 4e classe, en Algérie, passe, dans l'Aveyron, au service du chemin de fer de Mende à Séverac.

Idem. — M. Doublier, conducteur de 4e classe, aux ports maritimes de la Loire-Inférieure, passe au service de l'Algérie.

6 *mai.* — MM, Varneau, Tulasne Vidal et Bugnet, conducteurs précédemment attachés au service ordinaire d'Indre-et-Loire, et actuellement employés au service vicinal du même département, sont mis en congé illimité.

Idem. — M. Ruello, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du Morbihan, passe au service ordinaire des Côtes-du-Nord.

Idem. — M. Delcourt, conducteur auxiliaire sans emploi, est attaché au service de l'Aveyron.

Idem. — M. Bernard (Nicolas), conducteur de 4e classe, en Algérie, passe au service ordinaire de Maine-et-Loire.

Idem. — M. Taillandier, conducteur auxiliaire, précédemment attaché au service ordinaire d'Indre-et-Loire et actuellement employé au service vicinal de ce département, est considéré comme démissionnaire.

7 *mai.* — Est acceptée la démission de M. Rebour (Ennemond), conducteur de 4e classe, en congé illimité, au Havre.

Idem. — M. Dussillols, conducteur de 4e classe, au service ordinaire des Landes, passe dans le département de la Gironde, au service de la navigation de la Garonne.

13 *mai.* — M. Mourrin, conducteur de 4e classe, au service maritime des Bouches-du-Rhône, passe au service ordinaire des Alpes-Maritimes.

15 *mai.* — M. Étienne, conducteur auxiliaire, attaché dans le département de l'Aveyron au service de construction du chemin de fer de Rodez à Millau, passe au service hydraulique de la Haute-Garonne.

Idem. — M. Lecardonnel, conducteur de 1re classe, attaché dans

le département de la Drôme au service de la navigation du Rhône, passe au service hydraulique, dans le même département.

21 *mai* 1874. — M. Antelme, conducteur auxiliaire, au service ordinaire du Var, passe au service vicinal du même département. Il sera considéré comme étant en service détaché.

22 *mai*. — M. Godet, conducteur auxiliaire, sans emploi, est attaché au service ordinaire de l'Aveyron.

23 *mai*. — M. Cardeillac, conducteur auxiliaire au service des voies navigables du Nord, passe dans les Hautes-Pyrénées au service du chemin de fer de Toulouse à Bayonne.

Idem. — M. Mairand, conducteur auxiliaire, au service ordinaire des Landes, passe au service du chemin de fer de Toulouse à Bayonne, dans le département des Hautes-Pyrénées.

27 *mai*. — M. Herbin (Auguste), conducteur de 4e classe, au service ordinaire des Ardennes, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Gougis, conducteur de 2e classe, détaché au service municipal de Paris, passe à la navigation de la Marne (2e section), dans le département de la Seine.

28 *mai*. — M. Maugras, conducteur de 3e classe, au service hydraulique de Meurthe-et-Moselle, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Colombiès, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du Var, passe dans le département de la Lozère au service du chemin de fer de Mende à Séverac.

3° RETRAITES.

		Dates d'exécution.
31 mars 1874.	M. Marchand, conducteur principal, Rhône, service ordinaire.	1er sept. 1874.
2 avril 1874.	M. Malègue, conducteur de 2e classe, Pyrénées-Orientales, service ordinaire.	1er avril 1874.
16 avril 1874.	M. Huot, conducteur principal, Vosges, service ordinaire.	Idem.
22 avril 1874.	M. Primard, conducteur de 2e classe, sans emploi.	1er mai 1874.
Idem.	M. Mainguet, conducteur de 2e cl., en disponibilité.	Idem.
27 avril 1874.	M. Thorant, conducteur de 2e cl., en disponibilité.	Idem.

		Dates d'exécution.
8 mai 1874.	M. Martin (Jean-Gustave), conducteur de 4e classe, en congé. . . .	1er mai 1874.
9 mai 1874.	M. Descalzo, conducteur principal, au service ordinaire du Cher. . .	1er juin 1874.
Idem.	M. Amagat, conducteur principal, au service ordinaire du Cher. . .	Idem.
12 mai 1874.	M. Votez, conducteur de 1re classe, au service municipal de Paris. .	Idem.
26 mai 1874.	M. Grossetête, conducteur de 3e cl., en disponibilité.	1er juillet 1874.
Idem.	M. Artillion, conducteur principal, au service ordinaire de la Marne.	Idem.
27 mai 1874.	M. de Brézilhac, conducteur de 2e cl., en disponibilité.	1er juin 1874.

4° DÉCÈS.

	Dates du décès.
M. Cousso-Bernès, conducteur de 3e classe, au service ordinaire de la Haute-Vienne.	27 janvier 1874.
M. Dépoisses, conducteur de 3e classe, Côte-d'Or, service ordinaire.	27 mars 1874.
M. Piette, conducteur de 1re classe, au service ordinaire de la Haute-Garonne.	22 avril 1874.
M. Bouineau, conducteur au service hydraulique, de la Haute-Garonne.	28 avril 1874.
M. Rougeron, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur dans le département de l'Eure.	29 avril 1874.
M. Giraut (Victor), conducteur de 4e classe, en congé.	13 mai 1874.
M. Soula (François dit Henri), conducteur de 3e cl., au service ordinaire de l'Ariége.	14 mai 1874.
M. Biergiel, conducteur de 1re classe, Seine, contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans.	23 mai 1874.

L'éditeur-Gérant, Dunod. 2489 Paris. Imp. Arnous de Rivière et Ce, r. Racine, 26.

LOIS.

(N° 50)

[29 décembre 1873.]

Fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1874.

(EXTRAITS.)

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

TITRE Ier.

BUDGET GÉNÉRAL.

§ Ier. — *Crédits accordés.*

Art. 1er. Des crédits sont ouverts aux ministres pour les dépenses générales de l'exercice 1874, conformément à l'état A ci-annexé.

Ces crédits s'appliquent :

. . . .

Aux services généraux des ministères, pour 1.060.691.172 fr.

. . . .

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits accordés.
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.	
XXIII.	Subventions pour construction de ponts sur des chemins vicinaux	francs. 162.928
	SERVICE EXTRAORDINAIRE.	
XXIX.	Subvention pour faciliter l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires et d'intérêt commun	5.750.000
	Total pour le ministère de l'intérieur	5.912.928
	SERVICE DU GOUVERNEMENT GÉNÉRAL CIVIL DE L'ALGÉRIE.	
XI.	Travaux publics. — Service ordinaire	3.831.967
XII.	Travaux publics. — Service extraordinaire	7.361.100
	Total pour le gouvernement général civil de l'Algérie.	11.193.067
	MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.	
	SERVICE GÉNÉRAL.	
XII.	Travaux hydrauliques et bâtiments civils	4.225.000
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.	
	1re SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.	
Ier.	Traitement du ministre et personnel de l'administration centrale	741.000
II.	Matériel et dépenses diverses des bureaux de l'administration centrale	146.000
III.	Personnel du corps des ponts et chaussées	3.863.000
IV.	Personnel des sous-ingénieurs et des conducteurs des ponts et chaussées	4.086.250
V.	Personnel du corps des mines; enseignement et écoles	827.700
VI.	Personnel des gardes-mines	189.700
VII.	Personnel des officiers et maîtres de port du service maritime	288.500
VIII.	Personnel des agents affectés à la surveillance de la pêche fluviale	335.000
IX.	Frais généraux, secours	75.000
X.	Etablissements thermaux appartenant à l'Etat	30.000
XI.	Routes et ponts. (Travaux ordinaires.)	27.800.000
XI *bis*.	Chaussées de Paris	3.000.000
XII	Navigation intérieure. — Rivières. (Travaux ordinaires.)	4.800.000
XIII.	Navigation intérieure. — Canaux. (*Idem*.)	4.800.000
XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux. (*Idem*.)	5.550.000
XV.	Etudes et subventions pour travaux d'irrigation, de desséchement et de curage	250.000
XVI.	Subventions applicables aux travaux à exécuter par voie de concession de péage et au rachat de concessions	40.000
	A reporter	56.825.150

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits accordés.
		francs.
	Report.	56.825.150
XVII.	Matériel des mines.	50.000
XVIII.	Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer.	22.869.940
XIX.	Exposition des œuvres des artistes vivants.	60.000
XX.	Personnel des bâtiments civils.	103.600
XXI.	Entretien des bâtiments civils.	850.000
XXII.	Construction et grosses réparations des bâtiments civils.	1.000.000
XXIII.	Entretien des palais nationaux.	1.141.500
XXIV.	Grosses réparations des palais nationaux.	600.000
XXV.	Service des régies et du mobilier des palais nationaux.	862.800
XXV *bis*.	Frais de logement à Versailles du Président de la République.	155.950
XXVI.	Dépenses d'entretien et de grosses réparations des eaux de Versailles et de Marly.	350.000
XXVII.	Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance.	Mémoire.
XXVIII.	Dépenses des exercices clos.	Idem.
	Total de la 1re section.	84.868.940
	2e SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.	
XXIX.	Etablissement thermal d'Aix.	36.400
XXX.	Lacunes des routes nationales.	1.350.000
XXXI.	Rectification des routes nationales.	1.000.000
XXXII.	Nouvelles routes nationales de la Corse.	300.000
XXXIII.	Routes forestières de la Corse.	150.000
XXXIV.	Construction de ponts.	2.000.000
XXXV.	Amélioration de rivières.	6.800.000
XXXVI.	Etablissement de canaux de navigation.	2.700.000
XXXVII.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	8.000.000
XXXVIII.	Travaux de défense contre les inondations.	591.079
XXXIX	Travaux de desséchements et d'irrigations.	1.035.000
XXXIX *bis*	Travaux des routes agricoles et salicoles.	315.000
XL.	Assainissement des marais communaux.	25.000
XLI.	Prêts pour irrigations et desséchements.	10.000
XLII.	Exécution de la carte géologique détaillée de la France.	40.000
XLIII.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat.	2.885.000
XLIV.	Subventions aux compagnies concessionnaires de chemins de fer	1.010.138
XLV.	Subventions pour chemins de fer d'intérêt local. . .	4.666.786
XLVI.	Garanties d'intérêts aux compagnies de chemins de fer.	36.000.000
XLVI *bis*.	Annuité pour payement des garanties d'intérêts aux compagnies de chemins de fer en 1872 et 1873. . . .	4.000.000
XLVII.	Edifices publics.	1.700.000
XLVIII.	Construction du nouvel Opéra.	1.000.000
	Total de la 2e section.	75.614.403
	RÉCAPITULATION.	
	1re SECTION. Service ordinaire.	84.868.940
	2e SECTION. Travaux extraordinaires.	75.614.403
	Total pour le ministère des travaux publics. . . .	160.483.343

DÉCRETS.

(N° 51)

[2 mai 1873.]

Etablissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Laveline à Saint-Dié, avec embranchements sur Gérardmer et sur Fraize. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu les avant-projets présentés pour l'établissement, dans le département des Vosges, du chemin de fer d'intérêt local de Laveline à Saint-Dié, avec embranchements sur Gérardmer et sur Fraize;

Vu les dossiers de l'enquête d'utilité publique à laquelle ces avant-projets ont été soumis, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 14 et 25 mai 1872;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue, le 1er juin 1872, entre les officiers du génie et les ingénieurs des ponts et chaussées, la lettre, en date du 14 août 1872, par laquelle le ministre de la guerre a donné, sous certaines conditions, son adhésion à l'établissement des lignes projetées;

Vu les délibérations, en date des 11 novembre 1871 et 7 avril 1872, par lesquelles le conseil général du département des Vosges a voté l'établissement des chemins susmentionnés et autorisé leur concession à la compagnie des chemins de fer des Vosges;

Vu la convention passée, le 3 juillet 1872, entre le préfet du département et les sieurs de *Péronne*, *Fournier*, *Simette*, *Nouette-Delorme* et *Retournard*, administateurs de la compagnie des chemins de fer des Vosges, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu la délibération, en date du 1er juillet 1872, par laquelle la commission départementale des Vosges a approuvé ces convention et cahier des charges;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 7 octobre 1872;

Vu la lettre du ministre des finances, du 8 novembre 1872, et celle du ministre de l'intérieur, du 16 décembre 1872;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Laveline à Saint-Dié, avec embranchements sur Granges et sur Fraize.

2. Le département des Vosges est autorisé à pourvoir, sous les réserves spécifiées dans la lettre du ministre de la guerre, du 14 août 1872, à l'exécution de ce chemin et de ses deux embranchements, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément à la convention passée le 3 juillet 1872, ainsi qu'aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département des Vosges, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, et sous la réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 665.575 francs.

Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, dont le nombre et les époques seront fixés ultérieurement par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense en achats de terrains, travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Lorsque, conformément à l'article 5 de la convention susmentionnée du 3 juillet 1872, le département et la compagnie concessionnaire auront à se partager par moitié l'excédant des produits bruts de l'exploitation des lignes dont il s'agit au delà de 12.000 fr. par kilomètre, l'État entrera lui-même en partage dans les sommes acquises de ce chef au département, et ce, au prorata des subventions respectives qui auront été fournies par le département et par l'État.

5. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en

vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics, donnée de concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

6. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

L'an 1872, le 3 juillet,

Entre M. *E. de Blignières*, préfet du département des Vosges, agissant au nom de ce département et des communes intéressées, en vertu : 1° des délibérations du conseil général, en date des 11 novembre 1871 et 7 avril 1872; 2° de la décision de la commission de permanence de ce conseil, en date du 2 juillet 1872, et sous la réserve de déclaration d'utilité publique et d'autorisation d'exécution de travaux par décret,

D'une part;

Et MM. *de Péronne* (*François-Édouard*), *Fournier* (*Édouard*), *Simette* (*Théodore*), *Nouette-Delorme* (*Albert-Joseph*), *Retournard* (*François*), administrateur de la compagnie des chemins de fer des Vosges, faisant tous élection de domicile à Épinal et agissant dans l'intérêt et au nom de la compagnie qu'ils représentent en vertu d'une délibération de l'assemblée générale des actionnaires de celle-ci, en date des 12 décembre 1871 et 29 avril 1872,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le préfet des Vosges, autorisé qu'il y est par les délibérations et décisions susindiquées, concède, au nom de son département et des communes intéressées, à MM. *de Péronne*, *Fournier*, *Simette*, *Nouette-Delorme* et *Retournard*, susdénommés et qualifiés ès noms, qu'ils agissent et acceptants :

1° Un chemin de fer d'intérêt local de Laveline-devant-Bruyères à Saint-Dié, avec embranchement de Saint-Léonard à Fraize;

2° Un chemin de fer de Laveline à Granges, avec prolongement sur Gérardmer.

Cette concession est faite aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, portant la date de ce jour.

2. De leur côté, MM. *de Péronne*, *Fournier*, *Simette*, *Nouette-Delorme* et *Retournard* s'engagent solidairement à exécuter les chemins de fer qui font l'objet de la présente convention et à se conformer, pour la construction et

l'exploitation de ces chemins, aux clauses et conditions du cahier des charges ci dessus mentionné, et ce, dans un délai de trois ans à partir de la prise de possession des terrains, suivant les indications du cahier des charges.

3. Le préfet des Vosges s'engage au nom de ce département :

1° A abandonner aux concessionnaires l'intégralité des subventions communales et industrielles. Le recouvrement de ces subventions aura lieu par les soins de la compagnie concessionnaire, qui est autorisée à toucher directement ces subventions s'élevant à 460.000 francs environ ;

2° A leur abandonner également la subvention forestière démandée à l'État. Les concessionnaires acceptent cette subvention avec les conditions y attachées et au chiffre où elle sera fixée par M. le ministre des finances ;

3° A leur payer le contingent à espérer de l'État, en exécution de la loi du 12 juillet 1865, suivant les échéances qui seront déterminées par le gouvernement ;

4° A leur payer, en outre, à titre de subvention départementale, une somme de 950.000 francs, conformément à la délibération du conseil général en date du 7 avril 1872. Dans le cas où le contingent de l'État dépasserait le tiers et atteindrait la moitié de la dépense laissée à la charge du département, des communes et des industriels des Vosges, ladite somme de 950.000 francs serait réduite à 650.000 francs, comme l'indique l'article 4 de la décision du conseil général en date du 11 novembre 1871.

4. Le payement de la subvention départementale aura lieu dans les délais et dans les conditions prévus et combinés par l'article 5 de la décision précitée du 11 novembre 1871 et par l'article 2 de celle du 7 avril 1872 susrappelée.

5. Les concessionnaires s'engagent, au nom de la compagnie qu'ils représentent, à partager par moitié avec le département l'excédant des produits bruts des lignes faisant l'objet des concessions de cette compagnie, au delà de 12.000 francs par kilomètre.

6. Enfin et au surplus, les concessionnaires déclarent prendre l'engagement formel de se conformer rigoureusement, en ce qui les concerne, tant aux clauses et conditions du cahier des charges prérappelé et ci-annexé, qu'à toutes les prescriptions et obligations mentionnées et imposées par le conseil général dans ses délibérations des 11 novembre 1871 et 7 avril 1872.

Fait double à Épinal, en l'hôtel de la préfecture, les jour, mois et an que dessus, et ont signé :

Approuvé l'écriture ci-dessus et signé à la minute :

Le Préfet des Vosges,
DE BLIGNIÈRES.

Les concessionnaires ont approuvé l'écriture et signé à la minute :

SIMETTE, RETOURNARD, FOURNIER, ALBERT NOUETTE-DELORME, DE PÉRONNE.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE I[er].

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1[er]. — Le chemin de fer de Laveline-devant-Bruyères à Saint-Dié partira de la gare de Laveline, extrémité de la ligne en exploitation d'Arches à Laveline, suivra la rive droite de la vallée du Neuné, en passant par ou près la Chapelle, Biffontaine, la Houssière, Corcieux, jusqu'à Vanémont, point de partage des vallées du Neuné et de la Meurthe; de Vanémont, il descendra, par Saint-Léonard et Saulcy, la vallée de la Meurthe, pour aboutir à Saint-Dié, où il se raccordera avec le réseau de l'Est.

Le chemin de fer de Laveline-devant-Bruyères à Gérardmer, par Granges, partira de la station précitée de Laveline, suivra la vallée de la Vologne, pour aboutir à Gérardmer, en passant à ou près Aumontzey et Granges.

Le chemin de fer de Saint-Léonard à Fraize se détachera de la station de Saint-Léonard, ligne de Laveline à Saint-Dié, pour aboutir à Fraize, en suivant la rive gauche de la vallée de la Meurthe, en passant à ou près Anould.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir du décret qui autorisera la concession.

Ils devront être terminés dans les délais suivants, à compter de la prise de possession des terrains :

1° Ligne de Laveline-devant-Bruyères à Saint-Dié, trois ans;

2° Partie de la ligne de Laveline à Gérardmer comprise entre Laveline et Granges, deux ans;

3° Partie de la même ligne comprise entre Granges et Gérardmer, trois ans;

4° Ligne de Saint-Léonard à Fraize, trois ans.

Art. 3.—Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure ou du préfet, selon le cas. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre restera dans les bureaux de la préfecture.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

Art. 4 et 5. — . . . .

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir [*Ann.* 1872, p. 34], sauf pour les articles qui sont donnés ici.

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie.

La compagnie concessionnaire pourra, toutefois, acquérir les terrains pour deux voies, si elle le juge convenable, et faire immédiatement ou plus tard les terrassements et ouvrages d'art nécessaires à la seconde voie.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m,44$ à $1^m,45$.

Dans les parties à deux voies, c'est-à dire dans les stations, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera, pour la ligne de Laveline-devant-Bruyères à Saint-Dié, de $0^m,995$, et pour celles de Laveline à Gérardmer et de Saint-Léonard à Fraize, de $0^m,645$.

La largeur en couronne de la plate-forme des terrassements sera :

Pour la ligne de Leveline-devant-Bruyères à Saint-Dié :

1° Dans les déblais ordinaires, $5^m,50$;

Dans les déblais rocheux ou résistants, $4^m,67$, y compris l'épaisseur des murettes de garde en pierres sèches de ballast;

2° Dans les remblais de 2 mètres de hauteur et au-dessous, $5^m,50$ et 6 mètres quand la hauteur du remblai excédera 2 mètres.

Pour les lignes de Laveline à Gérardmer, par Granges, et de Saint-Léonard à Fraize : en déblai, 4 mètres; en remblai, $4^m,30$ quand la hauteur des remblais n'excédera pas 2 mètres, et $4^m,80$ quand cette hauteur sera supérieure à 2 mètres.

La compagnie concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront nécessaires pour l'assèchement de la voie; ces fossés ou rigoles devront avoir la largeur nécessaire pour donner écoulement aux eaux.

Art. 8.—Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 250 mètres. Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 20 millimètres par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration préfectorale.

Art 9.—Si des gares d'évitement sont reconnues nécessaires, leur nombre, leur étendue et leur emplacement seront déterminées par le préfet, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux

abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le préfet, sur la proposition de la compagnie.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le préfet, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 0m,1 par mètre ;

5° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Il pourra être établi de simples haltes sans voie de garage, avec ou sans service de grande vitesse, à la rencontre des routes ou chemins importants, ou à proximité de petits centres de population, soit pour prendre, soit pour laisser des voyageurs ou des colis d'un volume du poids pouvant être manœuvrés rapidement par le personnel du train. La position de ces haltes sera fixée par le préfet, sur la proposition de la compagnie.

Art. 10 à 12. —. . . . .

Art. 13. —. . . . .

Les barrières ne seront fermées que pendant le passage des trains ; les autres passages à niveau pourront, en général, rester ouverts. Néanmoins, il sera établi des barrières et des guérites à ceux de ces passages qui donneront lieu à une grande fréquentation, la compagnie entendue.

Art. 14 et 15. —. . . . .

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage des chemins de fer auront au moins 4m,50 de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails. La distance verticale ménagée entre l'intrados de la voie et le dessus des deux rails ne sera pas inférieure à 4m,80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux. A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité ; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre

des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie ou en fer.

L'administration pourra néanmoins autoriser, sur la proposition de la compagnie, l'emploi de poutres en bois au lieu de poutres en fer pour ces ouvrages; dans ce cas, les bois d'essences autres que le chêne devront être injectés; elle pourra de même autoriser l'emploi de buses ou conduites d'eau en bois pour le maintien, sous la plate-forme de la voie, des rigoles servant à l'irrigation ou au dessèchement des prairies.

Art. 19. — La voie sera établie d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en fer et du système Vignoles avec éclisses; ils pourront peser, par mètre courant : pour la ligne de Lavelines-devant-Bruyères à Saint-Dié, 30 à 35 kilogrammes, et pour celles de Laveline à Gérardmer, par Granges, et de Saint-Léonard à Fraize, 25 à 30 kilogrammes; ils seront posés sur traverses de toutes essences de 2m,50 de longueur pour la ligne de Laveline à Saint-Dié, et de 2m,40 pour celles de Laveline à Gérardmer et de Saint-Léonard à Fraize.

Tout ce matériel sera construit dans les meilleures conditions. L'épaisseur moyenne de la couche de ballast sera de 0m,40 pour la ligne de Laveline à Saint-Dié, et pour celles de Laveline à Gérardmer et de Saint-Léonard à Fraize, cette épaisseur moyenne sera de 0m,25 en déblai et de 0m,30 sur les remblais.

La compagnie concessionnaire pourra proposer aux dispositions de cet article les modifications qu'elle jugera utiles, et notamment la substitution de rails en acier Bessemer d'un poids moindre, mais calculé de telle sorte qu'ils offrent la même résistance que ceux en fer prévus ci-dessus; mais ces modifications ne pourront être adoptées qu'après approbation préalable du préfet.

Art. 20. — Le chemin de fer sera bordé de haies ou de clôtures sèches :

1° Dans toute l'étendue de la traverse des lieux habités;

2° Dans les parties de lignes contiguës à des routes nationales ou départementales, ou à des chemins de grande et de moyenne communication;

3° Sur 10 mètres de longueur au moins, de chaque côté des passages à niveau munis de barrières ou des stations.

Art. 21 et 22. — . . . .

Art. 23. — Dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24 à 26. (*Voir les art. 23 à 25 du type indiqué*). . . . .

Art. 27. — La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — (Voir 27). . . . .

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif des ouvrages d'art et de l'atlas sera dressé aux frais de la compagnie et déposé dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30. — (Voir 29). . . . .

Art. 31. — Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie ou elle entendue, les points où les gardiens devront être établis pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins. Les frais d'établissement et d'entretien de ces gardiens seront à la charge de la compagnie.

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer; elle seront couvertes, suspendues sur ressorts, garnies de banquettes, et comprendront des compartiments de trois classes au moins; elles pourront être mixtes et à deux étages, mais construites de manière à passer sous tous les gabarits.

Les compartiments de première classe seront garnis, fermés à glaces et munis de rideaux;

Ceux de deuxième classe seront fermés à glaces, munis de rideaux et auront des banquettes rembourrées;

Ceux de troisième classe seront fermés à vitre et munis de banquettes à dossier.

Ces voitures seront construites selon les modèles les plus nouveaux et l'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger, sur la ligne de Laveline à Saint-Dié seulement, qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction, et seront constamment entretenues en bon état.

Art. 33. (Voir 32). . . . .

Le préfet déterminera, la compagnie entendue, le nombre des trains de voyageurs mixtes ou de marchandises dans chaque sens, ainsi que leurs minimum et maximum de vitesse et la durée du trajet. Néanmoins, il n'y aura pas de service de nuit sur les deux lignes de Laveline à Gérardmer et de Saint-Léonard à Fraize, et le transport des voyageurs sur ces deux lignes se fera exclusivement par deux trains mixtes dans chaque sens, dont la vitesse ne pourra excéder 30 kilomètres à l'heure pour les trains descendants et 20 kilomètres pour les trains montants.

Art. 34. (Voir 33). . . . .

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La concession des chemins de fer mentionnés à l'article 1er du présent cahier des charges aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter de la date du décret de concession.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département et les communes subventionnaires seront subrogés à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et ils entreront immédiatement en jouissance de tous ses produits, au prorata du montant de leur subvention.

La compagnie sera tenue de leur remettre en bon état d'entretien le chemin de fer.

. . . .

Toutefois, le département et les communes subventionnaires ne pourront être tenus de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département et les communes subventionnaires auront la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, ...

Art. 38 à 41. (Voir 37 à 40.). . . . .

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département et les communes subventionnaires lui accordent :

1° Les subventions portées au traité de concession;

2° L'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ci-après :

TARIF.	PRIX		
	de péage.	de transport.	totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.			
. . . .			
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30).	0,010	0,015	0,025
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,17	0,08	0,25
Veaux, porcs.	0,07	0,03	0,10
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,035	0,015	0,05
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,23	0,17	0,40
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,36	0,20	0,56
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,46	0,2568	0,7168
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
SERVICE DES POMPES FUNÈBRES.			
Transport de cercueils.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transporté aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,46	0,2568	0,7168
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0,204	0,1320	0,336
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,09	0,03	0,12
Veaux et porcs.	0,035	0,015	0,05
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,02	0,01	0,03
1re classe. — Spiritueux. — Huiles — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — OEufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,10	0,08	0,18
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigre. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,09	0,06	0,15
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,07	0,05	0,12

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.	0,06	0,04	0,10
Hors classe. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente.	0,05	0,03	0,08
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.	1,35	0,95	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,08	0,06	0,14

. . . .

Art. 43. — Le préfet déterminera, la compagnie entendue, les trains qui devront contenir des voitures de toute classe ou des voitures de deuxième et troisième classe, ou même des voitures de troisième classe seulement. Cette détermination faite, tout train de voyageurs devra contenir des voitures de chacune des classes indiquées, en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteront.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers fixés par la compagnie.

Art. 44 à 47. — (Voir 43 à 46). . . . .

Art. 48. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Art. 49. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux

d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés par le préfet, sur la proposition de la compagnie.

Les frais dont il s'agit ne devront, en aucun cas, être appliqués à d'autres articles que ceux qui les supportent sur la ligne de l'Est.

50. (Voir 51). . . . .

51. (Voir 52). . . . .

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

52. (Voir 53). . . . .

53. (Voir 54). . . . .

Elle est accordée aussi aux agents des forêts et des domaines voyageant pour l'exercice de leurs fonctions.

54 à 56. (Voir 55 a 57). . . . .

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

57 à 58 (Voir 58 à 59). . . . .

59. . . . .

La compagnie pourra être assujettie, par des décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100 ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100 ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

. . . .

60 à 62. (Voir 61 à 63). . . . .

63. La compagnie concessionnaire étant propriétaire de la ligne d'Arches à Laveline, en exploitation, sera dispensée de fournir un cautionnement, la ligne susdésignée étant une garantie plus que suffisante pour répondre de ses engagements envers le département et l'État.

64. La compagnie devra faire élection de domicile à Épinal.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture des Vosges.

65. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département des Vosges, sauf recours au Conseil d'État..

66. Le présent cahier des charges et la convention y annexée ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Fait double à Épinal, le 3 juillet 1872.

Le présent cahier des charges, conforme au projet soumis à la commission de permanence du conseil général, a été approuvé par cette commission dans sa séance du 2 juillet courant.

Le Préfet des Vosges,
Signé DE BLIGNIÈRES.

Les concessionnaires soussignés acceptent le cahier des charges ci-dessus, pour être annexé à la convention intervenue entre M. le préfet des Vosges et eux, à la date d'aujourd'hui 3 juillet 1872.

Ont approuvé l'écriture et signé à la minute :

RETOURNARD, FOURNIER, DE PÉRONNE, SIMETTE,
ALBERT NOUETTE-DELORME.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret du 2 mai 1873, enregistré sous le n° 438.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

L'Éditeur-Gérant, DUNOD. — Paris. Imp. Arnous de Rivière, r. Racine, 26.

DÉCRETS.

(N° 52)

[10 juin 1873.]

Etablissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Tournon à la Châtre. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Tournon à la Châtre ;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département de l'Indre, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 18 septembre 1872 ;

Vu les délibérations, en date des 28 août 1868, 6 novembre 1871, 11 avril et 18 septembre 1872, par lesquelles le conseil général de l'Indre a approuvé l'établissement et la direction du chemin de fer susmentionné et autorisé le préfet à passer pour sa construction un traité avec les sieurs *Séguineau* et *Jackson ;*

Vu le dit traité, conclu le 25 mai 1872, ainsi que le cahier des charges y annexé ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 12 décembre 1872 ;

Vu la lettre des ministres des finances et de la guerre et celle du ministre de l'intérieur, du 1er mars 1873 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Tournon à la Châtre.

Art. 2. — Le département de l'Indre est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément

au traité passé avec les sieurs *Séguineau* et *Jackson* et au cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces traité et cahier des chargès resteront annexées au présent décret.

Art. 3.— Il est alloué au département de l'Indre, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865 et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 945.700 francs.

Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, à des époques qui seront ultérieurement déterminées par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, de l'emploi en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place d'une somme triple du terme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

Art. 4.— Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 5.— Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

L'an 1872, le 23 mai,

Entre le préfet de l'Indre, agissant en vertu d'une délibération, en date du 11 avril 1872, par laquelle le conseil général, acceptant les propositions contenues dans la lettre de MM. *Séguineau* et *Jackson* du 11 avril 1872, contresignée par M. *Armieux*, et auxquelles, par le présent traité, ces messieurs déclarent de nouveau se conformer, a arrêté la concession du chemin de fer ci-après désigné, et sous la réserve de la déclaration d'utilité publique et de l'autorisation d'exécuter les travaux par décret du Gouvernement,

D'une part;

Et les sieurs *Séguineau* et *Jackson*, agissant solidairement et conjointement avec la compagnie de Bressuire à Poitiers, qui leur assure un concours financier pour l'exécution du présent traité, conformément aux clauses de la con-

vention du 8 mars 1872 et la lettre de MM. *Séguineau* et *Jackson* et *Armieux* du 11 avril 1872,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département de l'Indre, au nom du département, fait concession aux sieurs *Séguineau* et *Jackson*, qui l'acceptent, du chemin de fer d'intérêt local à construire sur le territoire du département de l'Indre, entre la limite du département d'Indre-et-Loire, à Tournon, et la Châtre, en passant par ou près le Blanc, Saint-Gaultier et Argenton, et ce, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. — Les sieurs *Séguineau* et *Jackson*, conjointement avec la compagnie de Bressuire à Poitiers, s'engagent à exécuter le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention et à se conformer, pour sa construction et son exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné.

Art. 3. — Une subvention de 20.000 francs par kilomètre ayant été votée par le conseil général de l'Indre en faveur de la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Tournon à la Châtre, le préfet de l'Indre s'engage, au nom du même département :

1° A payer aux concessionnaires, à titre de part contributive départementale à ladite subvention, pour l'exécution dudit chemin, une somme calculée à raison de 10.000 francs par kilomètre et aux conditions stipulées ci-dessous ;

2° A abandonner auxdits concessionnaires la subvention à fournir par l'État, en exécution de la loi du 12 juillet 1865, laquelle peut s'élever, d'après les dispositions de ladite loi, à 10.000 francs par kilomètre, sauf à l'État à déterminer les dates, mode et conditions de payement.

Art. 4. — La part de la subvention départementale afférente au département ne sera payée aux concessionnaires que dans l'année qui suivra la réception définitive du chemin de fer.

Le département se réserve toutefois la faculté de pouvoir, s'il le jugeait convenable, délivrer des à-compte aux concessionnaires après la mise en exploitation des divers tronçons reliant entre eux des chemins de fer déjà en exploitation.

Cette clause reste entièrement à la disposition du département et ne constitue aucun droit dont puisse se prévaloir la compagnie concessionnaire.

Art. 5. — Il sera versé, à titre de garantie par les concessionnaires, dans une caisse publique désignée par le préfet, un cautionnement calculé à raison de 5.000 francs par kilomètre et représenté par du numéraire ou de la rente française ou des obligations de chemins de fer français, à l'exclusion de celles du chemin de fer de Bressuire à Poitiers, cotées à la Bourse et admises comme garantie pour les prêts de la Banque de France, le tout estimé au cours de la veille du jour du dépôt.

Sur le montant de ce cautionnement, une somme de 120.270 francs, en représentant environ le quart, a été déposée aujourd'hui en bons du Trésor dans la caisse de M. le trésorier général de Châteauroux.

Le surplus devra être versé dans les quinze jours qui suivront le décret d'utilité publique.

Art. 6. — L'ensemble des travaux sera exécuté dans un délai maximum de cinq ans, à partir du décret d'utilité publique.

Fait triple.

Approuvé l'écriture ci-dessus et d'autre part :

Signé Séguineau, Jackson.

Lu et approuvé :
Signé B. Armieux.

Lu et approuvé :
Le Préfet de l'Indre,
Signé J. de Crisenoy,

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 10 juin 1873, enregistré sous le n° 594.

Le Conseiller d'Etat, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local à établir dans la traversée du département de l'Indre, sous le titre de *Chemin de fer d'intérêt local de Tournon à la Châtre,* passera par ou près le Blanc, Saint-Gaultier, Argenton et Neuvy-Saint-Sépulchre, et se raccordera avec la ligne de Vierzon à Limoges et avec les lignes projetées de la limite de la Vienne à la limite de Loir-et-Cher par le Blanc et de Tours à Montluçon, de manière à éviter tout transbordement de voyageurs et de marchandises.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés six mois au plus tard après le décret d'utilité publique.

La partie du chemin de fer à construire dans le département de l'Indre devra être livrée à l'exploitation dans le délai de cinq ans, à dater de la promulgation du décret d'utilité publique.

Art. 3 à 5. — (*Voir les articles correspondants du type indiqué.*). . . . .

Art. 6. — Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés pour deux voies; les terrassements exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement. La seconde voie sera posée lorsque la recette brute dépassera 25.000 francs.

Art. 7. . . . .

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque

---

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (voir *Annales* 1872, page 34), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast sera de 1 mètre au moins.

. . . .

Art. 8.—Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraires. Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^{m},015$ par mètre. Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

. . . .

Art. 9 et 10. . . . .

Art. 11. . . . .

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres.

. . . .

Art. 12. . . . .

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres.

. . . .

Art. 13. . . . .

La largeur des passages à niveau, c'est-à-dire l'ouverture des barrières, sera comme l'ouverture correspondante des passages inférieurs, à savoir : pour les routes nationales, 8 mètres ; pour les routes départementales, 7 mètres ; pour les chemins vicinaux de grande communication, 5 mètres ; et enfin, pour les simples chemins vicinaux ou chemins d'intérêt commun, 4 mètres.

Art. 14. . . . .

Art. 15. . . . .

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets.

. . . .

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds droits au niveau des rails ; ils auront 6 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails.

Art. 17. — A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs ou agents voyers chargés de ces routes et chemins, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18 et 19. . . . .

Art. 20. — Le préfet pourra dispenser les concessionnaires, sur leurs propositions, de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin.

. . . .

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix-neuf ans et commencera à courir à partir du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 ci-dessus.

Art. 35 et 36. . . . .

Art. 37. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 5.000 francs par kilomètre qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 64, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 38 à 41. . . . .

TARIF	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
. . . .			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36
. . . .			
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. — Pour les parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs. . . .	0,05	0,03	0,08
Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs. . .	0,03	0,02	0,05
Pour les parcours de plus de 300 kilomètres.	0,025	0,015	0,04
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender, marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
. . . .			
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour être transporté par train express dans une voiture spéciale sera soumis au tarif de (impôt non compris).	0,60	0,40	1,00

. . . .

Art. 42 à 59. . . . .

Art. 60. . . . .

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins de fer une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 16 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies, à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

Art. 61 et 62. . . . .

Art. 63. . . . .

Le chemin de fer restera toujours placé sous la surveillance de l'autorité préfectorale ; les frais de contrôle, de surveillance et de réception de travaux, les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse du trésorier-payeur général du département, une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin concédé.

Si la compagnie ne verse pas cette somme aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 64.— Dans les quinze jours qui suivront la sortie du décret déclaratif d'utilité publique, la compagnie déposera dans une caisse publique désignée par le préfet une somme de 5.000 francs par kilomètre en numéraire ou en rentes sur l'État, en bons du trésor ou en obligations de chemins de fer français, à l'exception de celles du chemin de fer de Bressuire à Poitiers, cotées à la Bourse et admises comme garanties pour les prêts de la Banque de France, ou autres effets publics ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, peut être remplacée par une inscription hypothécaire, au choix de la compagnie. Sur le montant de ce cautionnement, une somme de 120 270 francs, représentant environ le quart, sera déposée, en bons du trésor ou en rentes sur l'État, dans la caisse du trésorier général, au moment de la signature de la convention.

Elle sera rendue ou la mainlevée donnée par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 65. — La compagnie devra faire élection de domicile à Châteauroux.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute modification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture.

Art 66. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'ad-

ministration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Indre, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 67. — Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels donneront lieu le présent cahier des charges et la convention y annexée seront à la charge des concessionnaires.

Arrêté le 23 mai 1872.

Signé JACKSON et ARMIEUX.

Le Préfet de l'Indre.
Signé J. DE CRISENOY.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 10 juin 1873, enregistré sous le n° 594.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

(N° 53)

[10 juin 1873.]

Etablissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Vertaizon à Billom. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département du Puy-de-Dôme, d'un chemin de fer d'intérêt local dirigé de la station de Vertaizon, sur la ligne de Clermont à Montbrison, vers Billom;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique, à laquelle cet avant-projet a été soumis, et, notamment, le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 29 août 1872;

Vu les délibérations, en date des 28 août 1869, 31 octobre 1871 et 28 août 1872, par lesquelles le conseil général du Puy-de-Dôme a approuvé l'établissement du chemin de fer susmentionné, ainsi que sa concession au sieur Perrichont, entrepreneur de travaux publics, et voté les voies et moyens nécessaires pour payer la subvention à lui accordée;

Vu le traité passé, le 27 juin 1872, entre le préfet du département et le sieur Perrichont, pour la construction et l'exploitation de la dite ligne, et le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 12 décembre 1872;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 8 mars 1873, et celle du ministre de la guerre, du même jour;

Vu la lettre du ministre des finances, du 13 mars suivant;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 1er août 1871;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Vertaizon à Billom.

Art. 2.—Le département du Puy-de-Dôme est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux clauses et conditions du traité passé, le 27 juin 1872, avec le sieur Perrichont, ainsi que du cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces traité et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Il est alloué au département du Puy-de-Dôme, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 150.000 francs.

Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, aux époques qui seront ultérieurement fixées par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 5. — Le ministre de l'intérieur et le ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

L'an 1872, le 27 juin,

Entre le préfet du Puy-de-Dôme, agissant en vertu d'une délibération du conseil général en date du 28 août 1869,

Et M. *Perrichont* (*Étienne*), constructeur de chemins de fer, demeurant à Paris, rue de la Municipalité, n° 73 (seizième arrondissement), faisant élection de domicile à Clermont-Ferrand,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Sous réserve de la sanction du Gouvernement, le préfet du Puy-de-Dôme concède à M. *Perrichont*, ci-dessus dénommé, qui l'accepte, un chemin de fer départemental de Vertaizon à Billom, se détachant de la ligne de Clermont à Montbrison à la station de Vertaizon et passant par ou près Vassel, Espirat et Billom, et ce, dans les termes et aux conditions spécifiées au cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Le concessionnaire recevra une subvention de 450.000 francs, à savoir :

	francs.
De l'État	150.000
Du département	100.000
De la ville de Billom	100.000
De la compagnie sucrière de Billom	100.000
Total égal	450.000

Les échéances de la subvention de l'État seront déterminées par le Gouvernement.

La subvention du département sera versée de la manière suivante :

	francs.
En 1872	25.000
En 1873	25.000
En 1874	25.000
En 1875	25.000

La ville de Billom s'étant engagée, suivant une convention en date du 27 juin 1872, à fournir à M. *Perrichont* tous les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer moyennant une somme fixée à forfait à 235.000 francs, il est fait abandon immédiat à M. *Perrichont*, pour être déléguées par lui à M le maire de Billom et être appliquées par celui-ci au payement des terrains suivant la convention précitée, des subventions votées par la ville de Billom et la compagnie sucrière. Sera également versée, au nom de M. *Perrichont* et au compte de la ville, la première annuité de 25.000 francs à provenir de la subvention départementale, dès que la ville justifiera de l'emploi, en indemnité de terrains, des sommes qui lui auront été précédemment déléguées.

Quant aux trois autres annuités à provenir de la subvention départementale,

elles ne seront versées au concessionnaire qu'après justification par lui de l'emploi en travaux de sommes triples de celles à recevoir.

Le préfet, sur l'avis conforme de la commission départementale, s'engage à proposer au conseil général d'avancer de deux ans le payement de la quatrième annuité; mais il est convenu que la non-acceptation par le conseil général de cette proposition n'invalidera pas la présente convention.

Fait double, à Clermont-Ferrand, les mêmes jour, mois et an que dessus.

Signé Perrichont et A. Delmas.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 10 juin 1873, enregistré sous le n° 592.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

Entre M. *Perrichont*, entrepreneur de travaux publics, chevalier de la Légion d'honneur, habitant à Auteuil-Paris, rue de la Municipalité, n° 73,

Et M. *Ligier de Laprade*, agissant en qualité de maire de la ville de Billom, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par une délibération du conseil municipal en date du 30 mai, approuvée par M. le préfet du Puy-de-Dôme, le 18 juin 1872,

Ont été faites les conventions suivantes :

En vue du traité qui doit intervenir entre M. le préfet, au nom du département, et M. *Perrichont*, relativement à la construction et à l'exploitation du chemin de fer projeté entre Billom et la gare de Vertaizon, de la ligne Paris-Lyon-Méditerranée, M. le maire de Billom s'engage à livrer à forfait à M. *Perrichont*, moyennant la somme de 235.000 francs, les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer. Ces terrains comprendront, indépendamment des emprises pour l'assiette du chemin, avec ses talus tant en déblai qu'en remblai, tous les terrains nécessaires pour chemins latéraux ou déviés, pour raccordement et détournement de chemins et cours d'eau, fossés d'assainissement et autres, emplacements de maisons de gardes et autres dépendances du chemin; en outre, de part et d'autre du chemin, une banquette franche de 50 centimètres de largeur dans toutes les parties où le concessionnaire sera autorisé à ne pas mettre de clôtures, et de 1 mètre de largeur dans les parties où il sera astreint à en établir; enfin, une étendue superficielle de 1 hectare pour dépôts et emprunts, la dite surface à prendre par le concessionnaire là où il lui sera plus convenable, la dite surface d'un hectar faisant retour à la ville après la construction du chemin.

L'étendue de la plate-forme des stations en dehors des talus, banquettes et autres dépendances du chemin spécifiées ci-dessus et propres à la voie ne pourra excéder les limites suivantes :

Station de Vertaizon, 1 hectare;

Station de Vassel, 65 ares;

Station de Billom et gare annexe pour marchandises, 2 hectares 15 ares.

En outre, si M. *Perrichont* se décidait à faire un arrêt à Espirat, il lui serait livré la surface nécessaire pour la facile circulation des voyageurs.

M. *Perrichont* abandonne à la ville de Billom :

1° La subvention de 100.000 francs votée par elle;

2° Celle de pareille somme promise par l'usine *Cail;*

3° La somme de 25.000 francs formant la première annuité de la subvention du département;

4° Enfin s'engage à verser dans la caisse du receveur municipal de la ville de Billom une somme de 10.000 francs.

Les 100.000 francs de l'usine *Cail* seront mis à la disposition de M. le maire de Billom, sans qu'il ait à supporter aucuns frais, dès qu'il justifiera le payement de terrains pour une somme égale.

Les 25.000 francs du département et la soulte de 10.000 francs seront mis à la disposition de M. le maire de Billom dès qu'il justifiera du payement de terrains pour une somme de 200.000 francs.

Les surfaces de terrains acquises à la requête des propriétaires en dehors de celles résultant des conditions ci-dessus resteront la propriété de la ville de Billom, qui sera libre de les aliéner aux conditions qu'elle jugera les plus convenables.

L'action en responsabilité contre la ville de Billom pour toutes les questions relatives à l'achat des terrains ne pourra être soulevée après l'expiration d'une période de cinq ans après la livraison définitive des terrains à M. *Perrichont.*

Fait en double, à Clermont-Ferrand, le 27 juin 1872.

Approuvé l'écriture ci-dessus et d'autre part :

Signé PERRICHONT.

Approuvé l'écriture ci-dessus et d'autre part :

Le maire de Billom,

Signé LIGIER DE LAPRADE.

Vu et approuvé par la liquidation *Cail :*

Signé CHEILUS.

Vu et approuvé par nous, préfet du Puy-de-Dôme, sous la réserve de l'approbation de la convention par l'administration supérieure.

Clermont-Ferrand, le 26 juillet 1872.

Signé A. DELMAS.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 10 juin 1873, enregistré sous le n° 592.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREUILLE.

Extrait d'une convention passée avec M. Perrichont, *à la date du 20 juin* 1872.

Art. 2. — M. *Perrichont* s'oblige, dans le cas de réalisation de la concession qu'il sollicite, à faire exécuter par la société nouvelle *Cail* et compagnie le matériel fixe et roulant nécessaire à la ligne à créer suivant la description annexée au présent.

Et la liquidation *J. F. Cail* et compagnie s'oblige, de son côté, dans le cas

de réalisation ci-dessus, à payer à M. *Perrichont* la somme de 100.000 francs, payable pour son compte aux mains de la ville de Billom jusqu'à due concurrence, au fur et à mesure des besoins qu'elle en aura pour le payement des achats de terrains qu'elle doit livrer à M. *Perrichont* pour son entreprise.

Fait double à Paris, le 20 juin 1872.

Le liquidateur, Signé L. CHEILUS.

Le Délégué de la Commission de surveillance, Signé MIRIO.

Signé PERRICHONT.

Pour copie conforme :
Le Liquidateur,
Signé L. CHEILUS.

Certifié conforme à la convention annexée au présent décret du 10 juin 1873, enregistré sous le n° 592.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. Le chemin de fer d'intérêt local de la station de Vertaizon à Billom se détachera de la ligne de Clermont à Montbrison à la station de Vertaizon et passera par ou près Vassel, Espirat et Billom.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés un an au plus tard après le décret d'utilité publique, et le chemin livré à l'exploitation dans les deux années qui suivront la date du même décret.

Art. 3 et 4. . . . .

Art. 5. . . . .

2° Un profil en long à l'échelle de 2 dix-millièmes pour les longueurs et 2 millièmes pour les hauteurs.

. . . .

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art exécutés et les rails posés pour une voie seulement.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45.

Dans les parties à deux voies, le largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (voir *Annales* 1872, page 34), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de $0^m,75$ au moins.

On ménagera au pied de chaque talus de ballast, lorsque le chemin sera en remblai, une banquette de $0^m,40$ de largeur.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à $0^m,3$. Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^m,025$ par mètre.

Une partie horizontale de 60 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser les eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Art. 9 à 14. . . . .

Art. 15. . . . .

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins $4^m,50$ de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets ne pourra être inférieure à $0^m,80$. De tels parapets ne seront toutefois exigibles que pour des ouvrages ayant plus de 1 mètre de débouché et montant jusqu'à la plate-forme.

La hauteur et le débouché des viaducs seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 16 et 17. — (*Voir les art.* 17 *et* 18 *du type indiqué.*). . . . .

Art. 18. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera de 25 kilogrammes, sauf les réductions qui seraient autorisées par l'administration.

Art. 19. — Le concessionnaire ne sera tenu d'établir des clôtures entre le chemin de fer et les propriétés riveraines que le long des stations, aux abords des passages à niveau et dans tous les autres points où l'administration le jugerait indispensable pour la sécurité.

Art. 20 à 29. — (*Voir les art.* 21 *à* 30 *du type indiqué.*). . . . .

Art. 30. . . . .

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de deux classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banqnettes rembourrées ;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à vitres, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

Les voitures pourront être à deux étages et contenir en même temps des compartiments des deux classes.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 31 et 32. — (*Voir les art. 32 et 33 du type indiqué.*). . . . .

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 33. — La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'état 1 du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Art. 34 et 35. — (*Voir les art. 35 et 36 du type indiqué.*). . . . . . .

. . . .

Art. 36. — Si le concessionnaire n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par les articles 2 et 5 ou présenté les projets, il encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à une notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 30.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 58, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui sera acquise.

Art. 37 à 39. — (*Voir les art. 38 à 40 du type indiqué.*). . . . .

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 40. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'en gageà faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF. 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.		PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs.	Compartiments couverts, fermés à glaces, et banquettes rembourrées (1re classe). . . .	0,06	0,03	0,09
	Compartiments couverts et fermés à vitres (2e classe). . . . . :	0,04	0,02	0,06
Enfants. . .	Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
	De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
	Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
. . . .		. . . .	. . . .	. . . .
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.				
. . . .				

Art. 41. — (*Voir l'art.* 42 *du type indiqué.*). . . . .

Art. 42. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilog. n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 15 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 43 à 46 . . . .

Art. 47. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Des règlements de l'administration préfectorale détermineront annuellement, le concessionnaire entendu, les dispositions relatives au camionnage, les formalités de transport et la forme des récépissés, dans le cas où il en sera délivré, les frais accessoires non mentionnés dans le tarif, tels que ceux d'enregistrement, de chargement et déchargement et d'emmagasinage dans les magasins du chemin de fer, ainsi que les délais de transport et de remise des marchandises.

Ces règlements détermineront aussi le mode et les frais de manutention et de stationnement dans les gares.

Art. 48. — L'administration préfectorale déterminera par des règlements spéciaux et sur la proposition du concessionnaire :

1° Le nombre des trains à faire circuler par jour sur le chemin;

2° Les heures de départ et d'arrivée de chacun de ces trains.

Art. 49 à 57. — (*Voir les art.* 58 *à* 60 *du type indiqué.*). . . . .

Art. 58. — Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, l'administration statuera sur la demande, le concessionnaire entendu.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines ou d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

Leur entretien devra être fait avec soin, aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration. Le concessionnaire aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé et l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements.

Ces gardiens seront nommés et payés par le concessionnaire, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, le concessionnaire entendu.

Art. 59. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge du concessionnaire.

Art. 60. — Les agents et gardes que le concessionnaire établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 61. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera, dans une caisse publique désignée par le préfet, une somme de 30.000 fr. en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, peut être remplacée par une inscription hypothécaire, au choix du concesssionnaire.

Elle sera rendue, ou la mainlevée donnée au concessionnaire, par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 62. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Clermont-Ferrand.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Puy-de-Dôme.

Art. 63. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Puy-de-Dôme, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 64.—Les frais d'enregistrement résultant du présent cahier des charges et de la convention y annexée seront à la charge du concessionnaire.

Arrêté pour servir à l'exécution de la convention en date du 27 juin 1872, souscrite en suite de la décision du conseil général du Puy-de-Dôme en date du 28 août 1869.

A Clermont-Ferrand, le 27 juin 1872.

Signé Perrichont.

Approuvé par le préfet soussigné, sur l'avis conforme de la commission départementale, et sauf suppression consentie par M. *Perrichont*, suivant sa lettre du 11 juillet 1872 ci-annexée, de deux paragraphes aux pages 18 et 22 de l'original.

Signé Albert Delmas.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 10 juin 1873, enregistré sous le n° 592.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

Paris, le 11 juillet 1872.

A Monsieur le préfet du département du Puy-de-Dôme.

Monsieur le préfet,

En réponse à la dépêche que vous m'avez adressée le 8 courant, j'ai l'honneur de vous informer que j'accepte la suppression, dans le cahier des charges du chemin de fer de Vertaizon à Billom, des deux clauses que vous me signalez, sur l'invitation de la commission départementale.

Il avait été question, non pas de la suppression de la première, mais d'une restriction à introduire pour les besoins éventuels du service des postes. J'admets la suppression complète, avec cette persuasion que, dans le règlement du service, l'administration départementale n'aura que des exigences rationnelles en rapport avec les besoins réels du pays.

Quant à la seconde, elle existe dans tous les cahiers des charges en France. Sa suppression, pour une ligne de 8 kilomètres, n'est réellement pas justifiable en principe; mais, en fait, cela n'influera que très-peu sur les recettes, et c'est ce qui me décide à accepter.

Veuillez agréer, etc.

Signé Perrichont.

Vu pour être annexé au cahier des charges:

Le préfet,
Signé A. Delmas.

(N° 54)

[29 juin 1873.]

Etablissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Vouziers à Apremont. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 9 novembre 1867 (*), qui a déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local au nombre desquels se trouve une ligne d'Amagne à Vouziers, et a alloué au département des Ardennes une subvention, sur les fonds du trésor, de 1.400,000 francs pour l'exécution de ce réseau;

Vu notamment l'article 4 de ce décret, lequel est ainsi conçu :

« Dans le cas où, par suite des stipulations résultant du traité « avec la compagnie des chemins de fer de l'Est, le département « recevrait l'excédant des recettes sur les dépenses, l'État sera « admis au partage proportionnellement au montant de ses sub- « ventions; »

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, comme chemin de fer d'intérêt local, d'un prolongement du chemin de fer sus-mentionné d'Amagne à Vouziers jusqu'à la limite du département de la Meuse, près et au delà d'Apremont;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département des Ardennes, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 26 février 1872;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue entre les officiers du génie militaire et les ingénieurs des ponts et chaussées, et l'adhésion donnée, le 7 août 1872, à l'exécution des travaux par le ministre de la guerre;

Vu la délibération, en date du 28 octobre 1871, par laquelle le conseil général du département des Ardennes a concédé aux sieurs *Paul Desroches* et compagnie le chemin de fer d'intérêt local de Vouziers à la limite du département de la Meuse et a fait à la même

(*) *Annales* 1868, p. 351.

compagnie concession, à titre de subvention, de la ligne susmentionnée d'Amagne à Vouziers;

Vu le traité et le cahier des charges passés, le 30 novembre 1871, pour la concession du chemin, entre le préfet du département et les sieurs *Desroches* et compagnie;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 20 juin 1872;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 27 février 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer partant de Vouziers, passant par ou près Monthois, Grandpré, et aboutissant à Apremont.

Ce chemin, formant le prolongement de celui d'Amagné à Vouziers, exécuté en vertu du décret susvisé du 9 novembre 1867, sera réuni avec lui sous la dénomination *d'Amagne à Apremont.*

Art. 2.—Le département des Ardennes est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce prolongement, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément au traité passé, le 30 novembre 1871, avec les sieurs *Paul Desroches* et compagnie, et au cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces traité et cahier des charges seront annexées au présent décret.

Art. 3. — A titre de subvention allouée au département des Ardennes, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, l'État renonce au droit de partage qui lui était réservé, par l'article 4 du décret du 9 novembre 1867, dans les bénéfices éventuels de l'exploitation du chemin d'Amagne à Vouziers.

Mais dans le cas où, par suite des stipulations résultant du traité passé avec les sieurs *Paul Desroches* et compagnie, le département recevrait une part de l'excédant des recettes sur les dépenses de l'exploitation de la ligne d'Amagne à Apremont, l'État sera admis au partage proportionnellement au montant de la subvention qu'il a fournie pour l'exécution du chemin d'Amagne à Vouziers.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 5.— Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

OBJET ET CONDITIONS GÉNÉRALES DE LA CONCESSION.

Art. 1er. Le préfet du département des Ardennes, autorisé par délibération du conseil général du 28 octobre 1871, concède à MM. *Paul Desroches* et compagnie, sous réserve de déclaration d'utilité publique et d'approbation par le Gouvernement, un chemin de fer de Vouziers à la limite des communes d'Apremont et de Montblainville, appartenant, la première au département des Ardennes, et la seconde au département de la Meuse. Ce chemin forme dans les Ardennes le prolongement naturel de la ligne en construction d'Amagne à Vouziers et paraît être destiné à être prolongé, dans le département de la Meuse, dans la direction d'Aubréville, gare de la ligne de Reims à Verdun.

Art. 2. — Cette concession est faite aux conditions du traité provisoire accepté par le conseil général et par MM. *Paul Desroches* et compagnie, le 28 octobre 1871, lequel traité est ainsi conçu :

« Art. 1er. — Le département concède à MM. *Paul Desroches* et compagnie « qui acceptent, un chemin de fer d'intérêt local de Vouziers à la limite des « départements de la Meuse et des Ardennes, ayant son origine à l'extrémité « de la gare actuelle de Vouziers, passant par ou près Monthois et Grandpré, « et aboutissant près d'Apremont, à l'origine du tracé étudié sur le départe- « ment de la Meuse, entre le département des Ardennes et Aubréville.

« Art. 2.—Le chemin sera construit suivant le tracé étudié par les soins de « l'administration départementale, sauf les modifications de détail qui seraient « approuvées par le préfet.

« Art. 3. —Il sera établi dans les mêmes conditions que le chemin d'Ama- « gne à Vouziers, en voie de construction en ce moment; seront observées les « conditions non contraires stipulées dans le cahier des charges des chemins « de fer d'intérêt local de la vallée de l'Eure, inséré au n° 1738 du *Bulletin* « *des lois*.

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (voir *Annales* 1872, page 34), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

« Art. 4. — Le chemin sera entièrement terminé et livré à l'exploitation « dans le délai de trois ans, à compter de la date du décret qui en déclarera « l'utilité publique.

« Art. 5. — Les concessionnaires devront faire toutes les diligences néces- « saires pour obtenir le décret d'utilité publique dans le plus bref délai pos- « sible, et ils supporteront tous les frais relatifs à l'obtention de ce décret.

« Art. 6. — L'exploitation de cette ligne aura lieu dans les conditions ré- « glées ci-après.

« Art. 7. — MM. *Paul Desroches* et compagnie s'engagent à verser, dans le « délai que le préfet déterminera, un cautionnement de 100.000 francs en es- « pèces ou bonnes valeurs de bourse, ou bien en inscriptions hypothécaires, le « tout agréé par le préfet. Ce cautionnement sera affecté à la garantie de toutes « les obligations que MM. *Paul Desroches* et compagnie contractent par les « présentes, lesquelles sont formulées tant ci-dessus que ci-après.

« Art. 8. — Le département concède, à titre de subvention, à MM. *Paul* « *Desroches* et compagnie, la ligne d'Amagne à Vouziers, se terminant à l'ex- « trémité de la gare actuelle de cette ville; les concessionnaires acceptent « toutes les charges d'entretien et autres que peut comporter l'exploitation de « cette ligne.

« Art. 9. — Ce chemin sera livré à MM. *Paul Desroches* et compagnies quand « il sera entièrement terminé, dans les conditions où il a été projeté et entrepris « par le département, pourvu qu'à cette époque les dits concessionnaires aient « obtenu le décret d'utilité publique concernant la partie comprise entre Vou- « ziers et le département de la Meuse; s'ils ne l'avaient pas obtenu à ladite « époque, la remise du chemin serait différée jusqu'à cette obtention et le dé- « partement pourrait ouvrir l'exploitation pour son compte. La mise en état de « livraison dudit chemin ne comprend pas le mobilier des gares et stations, « qui restera à la charge des concessionnaires.

« Art. 10. — Aussitôt qu'ils auront été mis en possession de la ligne d'Amagne « à Vouziers, MM. *Paul Desroches* et compagnie la mettront en exploitation « régulière. Quant au surplus, ils auront la faculté de mettre isolément chaque « section en exploitation immédiatement après leur achèvement.

« Art. 11. — L'exploitation de la ligne entière d'Amagne au département de la « Meuse se fera dans les conditions du cahier des charges des lignes d'intérêt « local de l'Eure, inséré au *Bulletin des lois* n° 1738, sans préjudice des autres « conditions qu'imposerait le gouvernement et dont le département pourrait « réclamer à ce titre l'exécution : les tarifs généraux seront notamment ceux « du cahier des charges susdit.

« Art. 12. — Le nombre des trains admettant des voyageurs sera, au mi- « nimum, de trois par jour : un le matin, un le soir, et le troisième vers le « milieu de la journée.

« Art. 13. — Cette exploitation se fera entièrement aux risques de MM. *Paul* « *Desroches* et compagnie; le département entend formellement être dégagé « de toute responsabilité ou éventualité à ce sujet.

« Art. 14. — En ce qui concerne l'exploitation entre Amagne et Vouziers, « MM. *Paul Desroches* et compagnie se substituent activement et passivement « au département, dans ses rapports avec la compagnie de l'Est. Ils s'obligent à

« garantir le département de toutes les conséquences que pourraient avoir les « arrangements pris par lui vis-à-vis de la compagnie de l'Est, dont ils déclarent « avoir parfaite connaissance, et de l'indemniser de ce chef au besoin; à « souffrir, s'il y a lieu, l'exploitation par cette compagnie dans les termes où « elle est réglée avec le département; à remplir, s'il y a lieu, les engagements « contractés envers le département par la même compagnie, au sujet des cinq « lignes comprises au décret du 9 novembre 1867.

« Art. 15. — A raison de l'unité d'exploitation entre Amagne et la Meuse, le « département joindra ses efforts à ceux des demandeurs pour obtenir que le « chemin reçoive la dénomination de *chemin d'Amagne à Aubréville* ou *d'A-* « *magne à Apremont*, suivant le cas.

« Art. 16. — La présente convention est faite pour une durée de quatre- « vingt-dix-neuf ans, qui courront de la date du décret d'utilité publique, de « l'article 36 du cahier des charges du chemin de fer de l'Eure, dont les clauses « sont rendues applicables par les articles 3 et 11 ci-dessus.

« Art. 17. — Dans le cas où la différence entre les recettes brutes et les « dépenses d'exploitation, ces dernières ne comprenant pas les intérêts et « l'amortissement du capital engagé, excéderait 8.000 francs par kilomètre, « calculés sur l'ensemble de l'exploitation d'Amagne à Aubréville, cette diffé- « rence sera partagée entre le département et MM. *Paul Desroches* et com- « pagnie, dans la proportion de 30 p. 100 pour le département et 70 p. 100 « pour les exploitants.

« Art. 18. — Il est accordé au concessionnaire un droit de préférence, à con- « ditions égales, pour les concessions éventuelles des chemins de fer d'intérêt « local qui auraient leur embranchement sur la ligne d'Amagne, à la limite « des départements des Ardennes et de la Meuse, ou qui formeraient le prolon- « gement de cette ligne dans la direction du nord ou du sud.

« Art. 19.—MM. *Paul Desroches* et compagnie s'obligent à présenter à M. le « préfet, dans le délai d'une année à courir de la date du décret d'utilité publi- « que, des études et des propositions pour un prolongement vers le nord.

« Art. 20. — Le département cessera d'être engagé envers les concession- « naires si le Gouvernement ne ratifiait pas les dérogations au décret du « 9 novembre 1867 résultant de la présente convention. Il en est de même de « MM. *Paul Desroches* et compagnie.

« A Mézières, le 28 octobre 1871.

« J'accepte les conditions ci-dessus :
Signé P. DESROCHES et Cie. »

Et, en outre, aux conditions ci-après :

TITRE II.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 3. — Le chemin à construire partira de l'extrémité de la gare actuelle de Vouziers, avec les voies de laquelle il se raccordera, franchira la route nationale n° 77, passera par ou près Monthois, par ou près Grandpré, et se terminera à la rencontre du ruisseau de Vorvaux, qui forme la limite séparative

des communes d'Apremont (Ardennes) et de Montblainville (Meuse), au point d'origine du tracé de prolongement étudié sur le département de la Meuse.

Art. 4. — La compagnie soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce, dans un délai de six mois à dater du décret d'utilité publique, de façon à terminer le chemin dans un délai de trois ans à compter de la date du dit décret, ainsi qu'il est stipulé dans le traité provisoire ci-dessus transcrit.

Art. 5. — Aucun cours d'eau navigable ou non navigable, aucun chemin public appartenant soit à la grande, soit à la petite voirie, ne pourra être modifié ou détourné sans l'autorisation de l'autorité compétente.

Les ouvrages à construire à la rencontre du chemin de fer et desdits cours d'eau ou chemins ne pourront être entrepris qu'après qu'il aura été reconnu par l'administration que les dispositions projetées sont de nature à assurer le libre écoulement des eaux ou à maintenir une circulation facile, soit sur les cours d'eau návigables, soit sur les voies de terre traversées par le chemin de fer.

Art. 6 à 8. — (*Voir les art. 4 à 6 du type indiqué.*). . . . .

Art. 9. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs devra être de 1m,44 à 1m,45. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres. La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins. On ménagera au pied de chaque talus du ballast, lorsque le chemin sera en remblai, une banquette de 0m,50 de largeur.

. . . .

Art. 10 à 20. — (*Voir les art. 8 à 18 du type indiqué.*). . . . .

Art. 21. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera de 30 kilogrammes, sauf les réductions qui seraient autorisées par l'administration.

Art. 22. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés sur les points où le préfet le prescrira.

Art. 23 à 35. — (*Voir les art. 21 à 33 du type indiqué.*). . . . .

TITRE IV.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 36. — La durée de la concession sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir de la date du décret d'utilité publique.

Art. 37 à 38. — (*Voir les art. 35 à 36 du type indiqué.*). . . . .

Art. 39. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par l'article 4, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 100.000 francs, qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

TITRE V.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 43. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX.		
	de péage.	de transport.	Totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
. . . .	. . .	. . .	. . .
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
. . . .	. . .	. . .	. . .
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.	0.20	0,10	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus par tonne de chargement et par kilomètre	0,10	0,08	0,18
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
. . . .	. . .	. . .	. . .

. . . .

Art. 44 à 64. — (*Voir les art. 42 à 62 du type indiqué.*). . . . .

Art. 65. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 66. — Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie déposera dans une caisse publique désignée par le préfet une somme de 100.000 francs

en numéraire ou en rentes sur l'État calculée conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, hypothèques ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après la mise en exploitation et le règlement définitif de toutes les difficultés qui pourraient naître des conventions intervenues entre le département et la compagnie de l'Est pour l'exploitation de la ligne d'Amagne à Vouziers.

Art. 67. — La compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture des Ardennes.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département des Ardennes, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 69. — Les frais d'enregistrement sont à la charge du concessionnaire.

Fait double à Mézières, en l'hôtel de la préfecture, le 30 novembre 1871.

Approuvé l'écriture :
Signé P. Desroches et Cie.

Le Préfet des Ardennes,
Signé Tirman.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 29 juin 1876, enregistré sous le n° 700.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

(N° 55)

[7 juillet 1873.]

Établissement du chemin de fer d'Ermont à Méry-sur-Oise, avec raccordement à la ligne du Nord, vers Valmondois. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française ;

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu l'avant-projet relatif à l'établissement, dans le département

de Seine-et-Oise, d'un chemin de fer d'intérêt local de la station d'Ermont, sur la ligne de Paris à Creil par Pontoise, à Méry-sur-Oise, avec raccordement à la même ligne du Nord, vers Valmondois ;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 4 avril 1872 ;

Vu les délibérations du conseil général de Seine-et-Oise, des 25 février et 17 avril 1872 et 28 avril 1873, relatives à l'établissement du chemin de fer susmentionné ;

Vu le procès-verbal d'adjudication du dit chemin de fer, en date du 4 juin 1872, ainsi que le cahier des charges y annexé ; ensemble l'engagement pris par la compagnie du Nord, à la date du 3 janvier 1873, « de ne faire passer par ce chemin, ou de ne compter comme « ayant suivi cette direction, que les transports de marchandises « ou de voyageurs ayant pour point de départ ou pour point d'ar- « rivée l'une des stations de ce même chemin ou la station de « l'Isle-Adam ; »

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 25 juillet 1872 ;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur ;

Vu l'avis, en date du 12 mars 1873, de la commission mixte chargée d'examiner les projets présentés pour l'établissement d'un chemin de fer autour de Paris ;

Vu la lettre, en date du 29 du même mois, par laquelle le ministre de la guerre adhère à l'exécution du chemin sous les conditions indiquées par l'avis de la commission mixte ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Vu la loi du 10 août 1871, sur les conseils généraux ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'Ermont à Méry-sur-Oise, avec raccordement à la ligne du Nord, vers Valmondois ;

Art. 2. — Le département de Seine-et-Oise est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément au procès-verbal d'adjudication susvisé du 4 juin 1872, à la délibération du conseil général du 28 avril 1873 et au cahier des charges annexé au procès-verbal d'adjudication.

Des copies certifiées du procès-verbal d'adjudication, de la délibération du conseil général précitée du 28 avril 1873 et du cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3.—Il est pris acte de l'engagement contracté par la compagnie des chemins de fer du Nord, dans sa déclaration susvisée du 3 janvier 1783, de ne faire passer par le chemin de fer dont il s'agit, ou de ne compter comme ayant suivi sa direction, que les transports de marchandises ou de voyageurs ayant pour point de départ ou pour point d'arrivée l'une des stations de ce même chemin ou la station de l'Isle-Adam.

Art. 4. — Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

PROCÈS-VERBAL D'ADJUDICATION

L'an 1872, le mardi 4 juin, à une heure de relevée, conformément aux avis officiels portés à la connaissance du public.

Nous, *Marie-Charles-Robert,* marquis *de Chambon,* préfet de Seine-et-Oise, chevalier de la Légion d'honneur, assisté de MM. *de Rouvray,* baron *Normand,* baron *de Savigny* et *de Croze,* membres du conseil de préfecture; MM. *Barbu* et *Brame,* membres délégués par la commission départementale de Seine-et-Oise; *Duverger,* ingénieur en chef du département,

Nous sommes rendu à la salle des audiences publiques du conseil de préfecture pour procéder à l'adjudication de la concession du chemin de fer d'intérêt local d'Ermont à Méry, avec raccordement à la ligne du Nord, vers Valmondois.

A l'ouverture de la séance, nous avons fait donner lecture du cahier des charges dressé, pour parvenir à la dite adjudication, par M. l'ingénieur en chef du département, le 29 avril 1872, et approuvé le 27 mai suivant par la commission départementale.

Nous avons ensuite annoncé que l'adjudicaire serait tenu, en outre, de l'exécution des conditions énoncées en l'affiche indicative de l'adjudication, et, comme tel, obligé de rembourser la somme de 2.000 francs à laquelle a été fixée, par la commission départementale, l'importance des frais d'études dus à à MM. *Waring* frères, demandeurs définitifs en concesssion.

Nous avons enfin déposé sur le bureau le billet cacheté contenant le maximum de durée au-dessus duquel l'adjudication ne pourrait être tranchée.

Puis nous avons invité les compagnies admises à l'adjudication, conformément à la délibération de la commission départementale en date du 27 mai 1872, à remettre leurs soumissions; ce qu'elles ont fait.

Nous avons procédé à l'ouverture de ces soumissions; cette opération a présenté les résultats suivants :

NUMÉROS de la liste des concurrents.	NOMS DES SOUMISSIONNAIRES.	NOMBRE d'années de jouissance demandé.	PIÈCES justificatives remises.
1	MM. le baron *Alphonse de Rothschild*, président ; *Germain-Joseph Delebecque*, vice-président; le baron *Armand-André-Amé de Saint-Didier*, administrateur de la compagnie du chemin de fer du Nord.	45	Récépissé constatant le dépôt d'une somme de 70.000 fr., à titre de cautionnement.
2	M. *Léopold-Charles-Paul Trivulzi*, président du conseil d'administration de la banque française et italienne, tant au nom de cette banque qu'au nom des concessionnaires du chemin de fer de circonvallation de Seine-et-Oise.	60	

Il résulte de ce dépouillement que les propositions de MM. le baron *de Rothschild*, *Delebecque* et *de Saint-Didier* sont les plus avantageuses de toutes celles faites par les soumissionnaires susnommés, et que la durée de jouissance demandée n'excède pas le maximum ci-dessus fixé.

En conséquence, nous avons déclaré MM. le baron *Alphonse de Rothschild*, *Germain-Joseph Delebecque*, baron *Armand-André-Amé de Saint-Didier*, administrateurs de la compagnie du chemin de fer du Nord, adjudicataires de la concession du chemin de fer d'Ermont à Méry, avec raccordement à la ligne du Nord, vers Valmondois, aux clauses et conditions exprimées dans le cahier des charges et dans l'affiche, et pour une durée de quarante-cinq ans à partir du délai fixé par l'article 34 du dit cahier des charges.

De tout quoi nous avons dressé procès-verbal les jours, mois et an susdits, et avons signé avec les autres personnes ci-dessus désignées.

Signé DE CHAMBON, BRAME, BARBU, L. DE ROUVRAY, Bon NORMAND, Bon DE SAVIGNY, DE CROZE et DUVERGER.

Chemin de fer d'Ermont à Méry.

Maximum de la durée de concession : quatre-vingts ans.
Arrêté par les membres de la commission départementale.
Versailles, le 27 mai 1872.

Signé L'ÉVESQUE, CHARPENTIER, GILBERT BOUCHER, BARBU, HÉLY D'OISSEL, MARQUIS et BRAME.

Vu pour être annexé au procès-verbal d'adjudication en date de ce jour.
Versailles, le 4 juin 1872.

Le Préfet,
Signé DE CHAMBON.

SOUMISSION N° 1.

Nous, soussignés, baron *Alphonse de Rothschild*, président; *Germain-Joseph Delebecque*, vice-président; baron *Armand-André-Amé de Saint-Didier*, administrateur de la compagnie du chemin de fer du Nord, faisant élection de domicile à Versailles chez M. le baron *James de Rothschild*, rue d'Angivillers, n° 4, après avoir pris connaissance du cahier des charges relatif à la concession par le département de Seine-et Oise d'un chemin de fer d'intérêt local d'Ermont à Méry, avec raccordement à la ligne du Nord, vers Valmondois, en passant par Mériel, et du règlement arrêté, le 10 avril 1872, par le conseil général de Seine-et-Oise.

Nous soumettons et nous engageons, vis à-vis du département de Seine-et-Oise, au nom de la compagnie du chemin de fer du Nord, à exécuter le chemin de fer dont s'agit aux dites clauses et conditions et moyennant une concession d'une durée de quarante-cinq ans;

Nous engageons, en outre, à payer les frais d'études dus à MM. *Waring* frères, les frais d'affiches et de publication, ceux de timbre et d'expédition du procès-verbal d'adjudication et le droit d'enregistrement auquel l'adjudication pourra donner lieu.

Fait à Versailles, le 4 juin 1872.

Signé DE ROTHSCHILD, DELEBECQUE et SAINT-DIDIER.

Vu pour être annexé au procès-verbal d'adjudication en date de ce jour.
Versailles, le 4 juin 1872.

Le Préfet,
Signé DE CHAMBON.

SOUMISSION N° 2.

Je, soussigné, *Léopold-Charles-Paul Trivulzi*, demeurant à Paris, rue Godot-de-Mauroi, n° 20, président du conseil d'administration de la banque française et italienne, rue de Provence, n° 34, à Paris, agissant tant au nom de cette banque qu'au nom des concessionnaires du chemin de fer de circonvallation de Seine-et-Oise, et faisant élection de domicile à Versailles, rue Duplessis, n° 36, après avoir pris connaissance du cahier des charges relatif à la concession par le département de Seine-et-Oise d'un chemin de fer d'intérêt local d'Ermont à Méry, avec raccordement à la ligne du Nord, vers Valmondois en passant par Mériel, et du règlement arrêté, le 10 avril 1872, par le conseil général de Seine-et-Oise,

Me soumets et m'engage, vis-à-vis du département de Seine-et-Oise, à exécuter le chemin de fer dont il s'agit aux dites clauses et conditions, moyennant la concession de l'exploitation pour une durée de soixante années;

M'engage, en outre, à payer, outre les frais d'études dus à MM. *Waring* frères, les frais d'affiches et de publications, ceux de timbre et d'expédition du procès-verbal d'adjudication et le droit d'enregistrement auquel l'adjudication pourra donner lieu.

Fait à Versailles, le 4 juin 1872.

Signé TRIVULZI.

Vu pour être annexé au procès-verbal d'adjudication en date de ce jour.

Versailles, le 4 juin 1872.

Le Préfet,
Signé DE CHAMBON.

Certifié conforme au procès-verbal annexé au décret en date du 7 juilllet 1873, enregistré sous le n° 705.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

Le conseil général,

1° Vu le projet de construction d'un chemin de fer d'Ermont à Méry, avec prolongement sur Valmondois;

2° Vu les pétitions des communes de Valmondois, Nesles, l'Isle-Adam, Frouville, Hédouville, Jouy-le-Comte, Vallangoujard, Villers-Adam et de Méry, demandant l'établissement d'un pont mixte, servant d'un côté au chemin de fer et de l'autre pour la circulation des piétons et des voitures;

3° Vu les propositions de la compagnie du Nord, en date des 26 août 1872 et 12 avril 1873; ensemble les plans et devis relatifs à la construction d'un pont mixte sur l'Oise, à Valmondois, et le devis des dépenses auxquelles donnera lieu la construction des accès et de la chaussée proprement dite du pont-route;

4° Vu la lettre de M. le ministre des travaux publics, du 10 avril 1873, qui demande la radiation des mots : « sur l'un des points desservis », dans l'article 53 du cahier des charges de la concession;

5° Vu la lettre de la compagnie du Nord, du 18 avril 1873, qui accepte la radiation des mots : « sur l'un des points desservis » ;

6° Vu le rapport de M. l'ingénieur *Barabant*, du 22 avril 1873, et l'avis de M. l'ingénieur en chef, du 23 avril 1872;

7° Vu le rapport de M. le préfet, en date du 21 avril 1873;

Sa deuxième commission entendue,

Arrête :

La concession faite, par suite d'adjudication, à la compagnie du chemin de fer du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local d'Ermont à Valmondois, pour une durée de quarante-cinq ans, est prorogée de douze ans; ce qui portera la durée de cette concession à cinquante-sept années.

Cette prolongation est consentie sous la condition expresse :

1° Que la compagnie concessionnaire fera construire à ses frais un pont mixte sur l'Oise, à Valmondois, conformément aux plans, profils et état d'estimation par elle produits, en se conformant toutefois aux modifications que le service de la navigation de l'Oise ferait reconnaître comme nécessaires.

L'entretien de ce pont sera dans toutes ses parties à la charge de la compagnie concessionnaire pendant toute la durée de sa concession, sauf la chaussée proprement dite du pont-route, ainsi qu'il va être dit;

2° Que la même compagnie fera aussi construire à ses frais les voies d'accès à ce pont et la chaussée proprement dite du pont-route, conformément aux plans et état d estimation dont vient d'être parlé ; l'entretien desquelles voies

d'accès et chaussée proprement dite du pont-route sera à la charge du département, à partir du jour de leur réception.

Il sera ultérieurement statué par le conseil général sur la classification de ces voies d'accès et chaussée.

Conformément à la demande qu'en a faite M. le ministre des travaux publics et que la compagnie concessionnaire a acceptée, le conseil général prononce la radiation du cahier des charges des mots suivants : « sur l'un des points desservis », insérés dans l'article 53, § 2.

Certifié conforme à la délibération annexée au décret en date du 7 juillet 1873, enregistré sous le n° 705.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer à établir dans le département de Seine-et-Oise, sous le titre de *Chemin de fer d'intérêt local d'Ermont à Méry*, partira de la gare d'Ermont, sur la ligne de Pontoise, passera par ou près Ermont, Eaubonne, Saint-Leu, Taverny, Bessancourt, Frépillon, Méry, Mériel, et se raccordera avec la ligne du Nord, vers Valmondois.

Art. 2. — La compagnie soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce, dans un délai de trois mois, à partir du décret d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 3. — Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois, à partir de l'approbation des plans, et terminés dans un délai d'une année, à partir de la même date, de manière que le chemin soit praticable et exploité dans toutes ses parties à partir de l'expiration de ce dernier délai.

Art. 4 et 5. . . . .

Art. 6. — Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art seront construits pour une largeur de deux voies. Cependant le concessionnaire ne sera tenu provisoirement de construire la plate-forme que pour une voie seulement. L'établissement de la deuxième voie devra avoir lieu aussitôt que le conseil général aura décidé que les besoins de l'exploitation l'exigent.

Le concessionnaire devra avoir terminé cette deuxième voie dans l'année qui suivra la notification qui lui sera faite de la délibération du conseil général.

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Annales* 1872, page 34), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

Art. 7.—La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^{m},44$ à $1^{m},45$.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de $0^{m},75$ au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast, lorsque le chemin sera en remblai, une banquette de $0^{m},50$ de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et l'écoulement des eaux.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^{m},015$ par mètre; une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens coutraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1 centième ou $0^{m},01$ par mètre, indiquant les dispositions principales;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de $0^{m},01$ par mètre;

3° D'un mémoire descriptif et justificatif.

Art. 10 . . . .

Art. 11.— Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin

vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutres sera de $4^{m},30$ au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres.

La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à $0^{m},80$.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixé par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à $4^{m},80$.

Art. 13 et 14. . . . .

Art. 15. . . . .

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets.

La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à $0^{m},80$.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails. Ils auront $5^{m},50$ de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails.

La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à $4^{m},80$.

L'orifice des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entouré d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur.

Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit, pendant les travaux, des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Art. 18. . . . .

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera de 35 kilogrammes au minimum, sauf les réductions qui seraient autorisées par l'administration.

Les rails seront neufs, éclissés et posés sur des traverses en hêtre injectées ou en chêne, espacées moyennement de $0^m,90$ d'axe en axe et ayant au moins $2^m,60$ de longueur, $0^m,12$ d'épaisseur, $0^m,20$ de largeur à la base.

Le ballast sera en pierre non gélive, cassée à l'anneau de $0^m,06$, ou en sable graveleux.

Il aura $0^m,50$ d'épaisseur.

Art. 20 à 33. . . . .

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges sera fixée par l'adjudication.

Elle commencera à courir du jour de la mise en exploitation.

Art. 35. . . . .

Art. 36. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué. On en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 35 ci-dessus.

Art. 37. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure prélable.

Dans ce cas, la somme de 70.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 64, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 38. — Faute par la compagnie d'avoir terminé ses travaux dans le délai xé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois.

Si cette tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous ses droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

Art. 39 et 40. . . . .

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser la compagnie de travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport déterminés, sous la condition expresse que, dans le cas où la ville de Paris établirait un cimetière à Méry, ou à proximité d'un point quelconque du parcours, le chemin de fer ne pourra servir au transport des convois mortuaires qu'autant que la compagnie y aura été autorisée par le conseil général de Seine-et-Oise.

TARIF.	PRIX		
	de péage.	de transport.	totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
. . . .			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
. . . .			
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes. . . .	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,18	0,14	0,32
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc. . . .	0,36	0,28	0,64
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
. . . .			

. . . .

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier. Néanmoins la perception ne sera pas inférieure à 0f,40 pour chaque place

de première classe, à $0^f,30$ pour chaque place de seconde classe, et à $0^f,20$ pour chaque place de troisième classe.

. . . .

Dans le cas où l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur à 20 francs et au-dessus, le préfet pourra exiger que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever, au maximum, qu'à $0^f,07$ par tonne et par kilomètre.

. . . .

Art. 42 à 60. . . . .

Art. 61. . . . .

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 10.000 kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Ce maximum sera revisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons. Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

Art. 62 et 63. . . . .

Art. 64. — Avant l'adjudication, tout soumissionnaire devra justifier du dépôt à la caisse des consignations ou à la Banque de France d'une somme de 70.000 francs devant servir à former le cautionnement de l'entreprise.

Ce cautionnement pourra être effectué, soit en argent, soit en bons du trésor et autres valeurs émanant du Gouvernement français ou garanties par lui, en titres d'emprunt de villes et de départements français.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, peut être remplacée par une inscription hypothécaire, au choix de la compagnie.

Art. 65. — La compagnie devra faire élection de domicile à Versailles.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de Seine-et-Oise.

Art. 66. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Seine-et-Oise, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 67.— La compagnie adjudicataire devra, dans le plus bref délai, remplir les formalités nécessaires pour obtenir le décret d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Au cas où le décret ne serait pas rendu dans l'année qui suivra l'adjudication, la concession serait considérée de plein droit comme nulle et non avenue, et la compagnie ne pourrait réclamer aucune indemnité au département.

Vu et approuvé :

Les Administrateurs de service
de la compagnie du chemin de fer du Nord,

Signé DELEBECQUE, SAINT-DIDIER, JAMES DE ROTHSCHILD.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 7 juillet 1873, enregistré sous le n° 705.

Le Conseiller d'Etat, Secrétaire général, Signé DE BOUREUILLE.

(N° 56)

PERSONNEL.

Mai, Juin et Juillet 1874.

INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

Décret du 18 juin 1874.

Sont nommés ingénieurs ordinaires de 3e classe les dix-huit élèves-ingénieurs de 1re classe hors de concours dont les noms suivent :

MM. Vétillart.
Poulet.
Barois.
Tarot.
Pihier.
Rivoire.
Perrin.
Rabel.
Heude.

MM. Renardier.
Pichon.
De Thélin.
Kleine.
Lavollée.
Barre.
Journet.
Bonneau.
Chastellier.

Décret du 27 juin 1874.

Sont nommés inspecteurs généraux de 2e classe les ingénieurs en chef de 1re classe dont les noms suivent :

MM. Baudart.
Planchat.

MM. Martin (Armand).
Compaing.

Décret du 17 juillet 1874.

M. Pascal, ingénieur en chef de 1re classe, est nommé inspecteur général de 2e classe.

2° MOUVEMENTS ET DÉCISIONS DIVERSES.

30 *avril* 1874. — M. Lesguillier, ingénieur ordinaire, mis précédemment à la disposition de M. le préfet de la Haute-Vienne pour être chargé de la direction du service vicinal, sera chargé du service des ponts et chaussées de ce département, en remplacement de M. Dubreil, qui a reçu une autre destination.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

13 *mai.* — M. Ménard, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Cahors (Lot), sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Angers (Maine-et-Loire), et attaché en outre au service de la 3e section de la navigation de la Loire et au service de la navigation de la Maine et de la Mayenne, en remplacement de M. Denys, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. Salles (Alfred), ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Arles (Bouches-du-Rhône), sera attaché en outre au service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Arles à la tour Saint-Louis.

18 *mai.* — M. Galland, ingénieur ordinaire, au service de l'Algérie, est mis à la disposition du gouvernement ottoman pour être chargé des études et de la direction des travaux de canalisation, construction de ports, assainissement de marais, etc., que le gouvernement de la Porte se propose d'entreprendre.

21 *mai.* — M. Lacroix, ingénieur en chef, chargé de divers services d'études et de contrôle des travaux de chemins de fer, sera chargé en outre des études d'un chemin de fer de Dijon à Gray par Mirebeau.

Idem. — M. Desnoyers, ingénieur en chef, chargé de divers services d'étude et de contrôle de travaux de chemins de fer, sera chargé en outre du contrôle des travaux du chemin de fer de Tours à Montluçon.

28 *mai.* — M. Modelski, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Villefranche d'Avignon, sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Marvejols (Lozère), en remplacement de M. Bézard, conducteur, faisant fonctions d'ingénieur, appelé à une autre destination.

M. Modelski sera attaché en outre aux études du chemin de fer de Marvejols à Neussargues et au contrôle de la construction de l'embranchement de Marvejols à la ligne de Mende à Sévérac-le-Château.

30 *mai* 1874. — Le service d'études d'un chemin de fer d'Angoulême sur Nevers sera organisé ainsi qu'il suit, pour la partie comprise entre Confolens et la Châtre :

I. *Section de Confolens à Bellac.* — N..., ingénieur ordinaire à Angoulême, déjà chargé de l'arrondissement nord du département de la Charente.

II. *Section de Bellac à la Souterraine.* — M. Soulié, ingénieur ordinaire à Bellac et attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer d'Angoulême à Limoges.

III. *Section de la Souterraine à la Châtre.* — M, Arnaud, ingénieur ordinaire à Châteauroux, déjà attaché au contrôle des travaux du chemin de fer de Tours à Montluçon et chargé du service de la voirie départementale de l'Indre.

1er *juin.* — M. Debauve, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Bernay (Eure), sera chargé dans le département du Loiret du service de l'arrondissement de Pithiviers, en remplacement de M. Bréan-Saint-Charles, sous-ingénieur admis à la retraite.

5 *juin.* — M. Bechmann, ingénieur ordinaire de 3e classe, actuellement en mission, sera chargé du service de l'arrondissement de Fécamp (Seine-Inférieure), et attaché en outre au service du port de Fécamp, en remplacement de M. Renaud, appelé à une autre destination.

Idem. — Le service des ponts et chaussées dans le département de la Haute-Vienne, actuellement réparti en deux arrondissements d'ingénieur ordinaire, sera divisé en quatre arrondissements correspondant aux arrondissements administratifs.

Le service hydraulique sera réparti entre les ingénieurs des arrondissements de Limoges et de Bellac suivant la ligne qui sépare le bassin de la Vienne des bassins de la Partempe et de l'Issoire.

M. Fabre, ingénieur ordinaire à Limoges, sera chargé de l'arrondissement de Limoges.

M. Soulié, ingénieur ordinaire, sera chargé de l'arrondissement de Bellac.

M. Mauranges, agent voyer principal, sera chargé de l'arrondissement de Rochechouart.

M. Barbot, agent voyer principal, sera chargé de l'arrondissement de Saint-Yrieix.

MM. Mauranges et Barbot rempliront les fonctions d'ingénieurs ordinaires.

Idem. — Le port fluvial de Nantes, comprenant le canal Saint-Félix et le port de la Madeleine jusqu'au musoir de la Maison-Rouge

et les rampes amont des ponts de Toussaint, des Récollets et de Pirmil, rattachés au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure, seront rattachés au service de la navigation de la Loire (4e section).

10 *juin* 1874.— M. Rœderer, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement du nord dans le département de la Charente, sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Dié (Vosges), en remplacement de M. Lanty, mis en congé pour raisons de santé.

15 *juin.* — M. Celler (Victor), ingénieur ordinaire, actuellement chargé, dans le département de la Corse, du service de l'arrondissement du nord-ouest, sera chargé par intérim du service d'ingénieur en chef du département de la Corse, en remplacement de M. Richey.

M. Celler résidera à Ajaccio.

Idem. — M. Thurninger, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure par décision du 6 mars dernier, résidera à Saintes.

Idem. — M. Moron, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Saint-Julien (Haute-Savoie), sera chargé, dans le département de la Corse, du service ordinaire de l'arrondissement du nord-ouest, en remplacement de M. Celler.

M. Moron résidera à Bastia.

Idem. — M. Siegler, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Roanne et attaché au service de la navigation de la Loire (1re section), sera chargé, dans le département de la Meuse, du service de l'arrondissement de Verdun, en remplacement de M. Holtz, appelé à un autre poste.

19 *juin.* — M. Viller, ingénieur en chef, chargé des études et du contrôle de la construction du chemin de fer de Carcassonne à Quillan et des études du chemin de fer de Saint-Girons à Perpignan, sera chargé du service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, en remplacement de M. Dilschneider, décédé.

22 *juin.* — M. Vétillart, nommé ingénieur ordinaire de 3e classe par décret du 18 juin, sera attaché temporairement au secrétariat du conseil général des ponts et chaussées.

Idem. — M. Thomas, conducteur principal, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Briey (Meurthe-et-Moselle), et attaché au service d'études de canalisation de la Chiers, sera chargé dans le département des Ardennes du service de l'arrondissement du Nord, en remplacement de M. de Préaudeau appelé à un autre service. Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

25 *juin* 1874. — M. Cabarrus, ingénieur en chef, actuellement chargé du service ordinaire du département de la Corrèze, sera chargé du service d'études du chemin de fer de grande ceinture autour de Paris et du contrôle de cette ligne après la concession à intervenir.

M. Cabarrus résidera à Versailles.

Le service du contrôle des lignes de l'esplanade des Invalides aux Moulineaux, de la gare d'Auteuil au pont de Sèvres et de la gare d'Auteuil à Boulogne, de la ligne de raccordement des lignes de Versailles, Saint-Germain et Argenteuil, de la ligne de raccordement des docks de Saint-Ouen avec les lignes de l'Ouest et de l'embranchement de Conflans au confluent de la Seine et de l'Oise, sera ajouté au service du chemin de fer de ceinture dont M. de Villiers du Terrage est chargé.

30 *juin*. — M. Berquet, ingénieur ordinaire, chargé, dans le département du Doubs, du service de l'arrondissement de Besançon, sera attaché en outre au contrôle des travaux des chemins de fer de Gray à Ougney et à Besançon, en remplacement de M. Rascol.

Idem. — Le service des ponts et chaussées dans le département de la Meuse sera divisé en trois arrondissements d'ingénieurs ordinaires, qui prendront la dénomination d'arrondissement du Nord, du Centre et du Sud.

La résidence des ingénieurs chargés de ces arrondissements est fixée respectivement à Montmédy, Verdun et Bar-le-Duc.

2 *juillet*. — Les élèves-ingénieurs, nommés ingénieurs ordinaires par décret du 18 juin 1874, recevront les destinations suivantes:

M. Tarot est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Morlaix et des travaux maritimes du département du Finistère, en remplacement de M. Mengin, appelé à une autre destination.

M. Pihier est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Avranches, travaux maritimes du département de la Manche, en remplacement de M. Dinet, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

M. Rivoire est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Albertville, en remplacement de M. Choron, mis en congé illimité.

M. Perrin est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Brioude (Haute-Loire), en remplacement de M. Allary, conducteur faisant fonction d'ingénieur, appelé à un autre service.

M. Rabel est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est, dans le département de Tarn-et-Garonne et navigation

du Tarn, en remplacement de M. de Rey-Pailhade, appelé à une autre destination. Résidence, Montauban.

M. Heude est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Vendôme (Loir-et-Cher), en remplacement de M. Lan, appelé à une autre destination.

M. Renardier est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Cahors, dans le département du Lot, en remplacement de M. Ménard, appelé à une autre destination.

M. Pichon est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Vannes (Morbihan), en remplacement de M. Forestier, appelé à un autre service.

M. de Thélin est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Privas (Ardèche), en remplacement de M. Petit, appelé à une autre destination.

M. Kleine est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Bernay (Eure), en remplacement de M. Debauve, appelé à une autre destination.

M. Lavollée est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Montbéliard (Doubs), en remplacement de M. Carlet, sous-ingénieur, faisant fonction d'ingénieur, appelé à une autre destination.

M. Barre est mis à la disposition du gouverneur général de l'Algérie pour être chargé de la circonscription de Milianah, en remplacement de M. Galland, appelé à un autre service.

M. Journet est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Tulle (Corrèze), en remplacement de M. Marie, appelé à une autre destination.

M. Bonneau est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Affrique (Aveyron), en remplacement de M. Soulié, appelé à une autre destination.

3 *juillet* 1874.—M. Perrennez, conducteur principal, sera chargé, dans le département du Finistère, du service ordinaire de l'arrondissement de Châteaulin, en remplacement de M. Tourbiez, admis à la retraite.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

7 *juillet*. — M. Radoult de Lafosse, ingénieur ordinaire de 1re classe, à Moulins (Allier), est chargé du service ordinaire du département de l'Ain, en remplacement de M. Baudart, nommé inspecteur général.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. de Villiers du Terrage, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé par intérim du service d'études et des travaux du chemin de fer de ceinture autour de Paris et du contrôle de

diverses lignes projetées par la compagnie de l'Ouest, remplira pour ce service les fonctions d'ingénieur en chef.

7 *juillet* 1874. — M. Planchat, nommé inspecteur général de 2e classe, par décret du 27 juin dernier, sera chargé du contrôle de l'exploitation du chemin de fer de l'Ouest, en remplacement de M. Cacarrié.

Idem. — M. Compaing, nommé inspecteur général de 2e classe par décret du 27 juin, sera chargé du contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Midi, en remplacement de M. l'inspecteur général Jaquemet, admis à la retraite.

Idem. — M. Martin (Armand), nommé inspecteur général de 2e classe par décret du 27 juin, sera chargé du contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans, en remplacement de M. l'inspecteur général Dufresne, admis à la retraite.

Idem. — M. Thoré, ingénieur en chef, chargé du service du département des Hautes-Pyrénées, sera chargé du service ordinaire du département de la Sarthe, en remplacement de M. Martin.

Idem. — M. Müller, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de l'Ariége, sera chargé du service du département des Hautes-Pyrénées, en remplacement de M. Thoré.

Idem. — M. Celler (Victor), ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé par intérim du service ordinaire du département de la Corse, remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — Le service des ports maritimes du département du Finistère, qui était confié à M. Planchat, nommé inspecteur général, est provisoirement réuni au service ordinaire du département, sous la direction de M. l'ingénieur en chef Fessard.

Idem. — M. de Lafont, ingénieur ordinaire de 1re classe, à Poitiers, sera chargé du service du contrôle des travaux des lignes de fer des Charentes, en remplacement de M. Compaing, nommé inspecteur général.

Il réunira à ce service celui des études de chemin de fer dont M. Compaing était chargé.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — Le service du contrôle des études et travaux du chemin de fer projeté de Mantes à Angerville est réuni au service d'études du chemin de fer de grande ceinture dont est chargé M. l'ingénieur en chef Cabarrus.

18 *juillet.* — M. Renoust des Orgeries, ingénieur ordinaire de 1re classe, sera chargé du service ordinaire du département de l'Aveyron, en remplacement de M. Doutres, mis en disponibilité pour raisons de santé. Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

18 *juillet* 1874. — M. Partiot, ingénieur ordinaire de 1re classe, sera chargé du service de construction du chemin de fer de Carcassonne à Quillan, en remplacement de M. Viller.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

3° CONGÉ.

9 *juillet* 1874. — M. Lanty, ingénieur ordinaire, est mis en congé pour cause de raisons de santé.

4° CONGÉ ILLIMITÉ.

3 *juillet* 1874.—M. Montgolfier, ingénieur ordinaire de 1re classe.

5° DISPONIBILITÉ.

20 *juin* 1874.— M. Bassompierre, ingénieur en chef de 1re classe.
5 *juillet* 1874. — M. Doutres, ingénieur en chef de 2e classe.
18 *juillet* 1874. — M. Richey, ingénieur en chef de 2e classe.
1er *août* 1874. — M. Bénard, inspecteur général de 2e classe.

6° RETRAITES.

	Dates d'exécution.
17 *mars* 1874. M. Tourbiez, sous-ingénieur. . . .	1er juillet 1874.
18 *juin* 1874. M. Olivier, inspecteur général de 2e classe.	18 juin 1874.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs auxiliaires les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

17 *juin* 1874. — M. Dembinski, attaché au service ordinaire de l'Ariége.

20 *juin*.—M. Mercier, attaché au service vicinal de la Haute-Loire.

Idem. —M. Challier, attaché au service vicinal de la Haute-Loire.

Idem.—M. Villèseche, attaché au service vicinal de la Haute-Loire.

29 *juin*. — M. Fournier, attaché au service ordinaire du département de l'Ain.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

2 *juin* 1874. — M. Thévenard, conducteur auxiliaire, au service ordinaire de la Haute-Savoie, passe au service vicinal des Hautes-Alpes. Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. Marcoz, nommé récemment conducteur et attaché au service ordinaire du département de la Haute-Saône, reste attaché au service ordinaire de la Haute-Savoie.

Idem. — M. Dureuil, conducteur de 3e classe, en congé, est attaché au service ordinaire de la Haute-Saône.

3 *juin.* — M. Bonafos (Honoré), conducteur de 3e classe, au service ordinaire des Pyrénées-Orientales, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

9 *juin.* — M. Daigney, conducteur auxiliaire, au service municipal de Paris, passe au service ordinaire de la Haute-Vienne.

Idem. — M. Châtenet, conducteur auxiliaire, passe du service ordinaire du département de l'Eure au service ordinaire du département de l'Indre.

Idem. — M. Cestre, conducteur de 2e classe, au service de la navigation de la Moselle, dans le département de Meurthe-et-Moselle, passe au service du canal de l'Est, dans le département de la Haute-Saône.

Idem. — M. Wagner, conducteur de 3e classe, au service ordinaire des Ardennes, passe au service du canal de l'Est, dans le département des Vosges.

Idem. — M. Macaire, conducteur de 3e classe, à la liquidation des houillères de la Sarre, passe au service du canal de l'Est, dans le département de la Meuse.

Idem. — M. Sidel, conducteur auxiliaire, au service du canal de la Haute-Marne, passe au service du canal de l'Est, dans le département de la Meuse.

Idem. — M. Hillot, conducteur de 4e classe, en congé, est attaché au service du canal de l'Est, dans le département de la Meuse.

Idem. — M. de Terceville, conducteur auxiliaire, au service de la navigation de la Meuse, passe au service du canal de l'Est, dans le département des Ardennes.

Idem. — MM. Herman, Thiot, Garnier et Hausser, conducteurs, au service ordinaire des Vosges, passent au service du canal de l'Est, dans le même département.

Idem. — MM. Guillemin, Beckerich, Lefèvre, Monchablon, Broquette, Baudin et Genser, conducteurs, au service ordinaire de la

Meuse, passent au service du canal de l'Est, dans le même département.

9 *juin* 1874. — MM. Becker et Plicy, conducteurs employés aux baraquements militaires du département de la Meuse, passent au service du canal de l'Est, dans le même département.

Idem. — MM. Rosaire, Guyot, Bigard, Fréquenez et Fontan, conducteurs, au service ordinaire des Ardennes, passent au service du canal de l'Est, dans le même département.

12 *juin.* — M. Griffié, conducteur de 4e classe, passe du service ordinaire du Tarn au service hydraulique de la Haute-Garonne.

Idem. — M. Saënz, conducteur auxiliaire, au service de la navigation de la Sèvre, dans le département des Deux-Sèvres, passe au service de l'Algérie, dans le département de Constantine.

17 *juin.* — M. George, conducteur de 4e classe, en Algérie, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Fourneret, conducteur de 2e classe, au service ordinaire de la Haute-Marne, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Bert, conducteur de 4e classe, en congé, est attaché au service ordinaire de la Marne.

Idem.— M. Agis, conducteur de 4e classe, en congé, est remis en activité et attaché au service ordinaire de la Charente-Inférieure.

25 *juin.* — M. Cavarro, conducteur de 3e classe, passe du service ordinaire du Lot au service ordinaire de la Corse.

26 *juin.* — M. Pelletier, conducteur auxiliaire, passe du service ordinaire de Seine-et-Oise au service ordinaire de la Seine.

Idem. — M. Ricada, conducteur de 4e classe, au service du chemin de fer de Toulouse à Auch, passe au service ordinaire de Seine-et-Oise.

Idem. — M. Falcou-Marseillan, conducteur auxiliaire, au service ordinaire des Basses-Pyrénées, passe dans la Haute-Garonne, au service du chemin de fer de Toulouse à Auch.

Idem. — M. Thoillier, conducteur de 2e classe, passe du service ordinaire de Maine-et-Loire au service ordinaire de la Meuse.

29 *juin.* — M. Quincy, conducteur auxiliaire, au service ordinaire du département de l'Ain, passe dans le département de Saône-et-Loire, au service de la navigation de la Saône.

30 *juin.* — M. Batisse, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du Puy-de-Dôme, passe au service du chemin de fer de Vichy à Thiers, dans le même département.

Idem. — M. Bigé, conducteur de 3e classe, en congé illimité est attaché au service ordinaire de Seine-et-Marne.

3° RETRAITES.

		Dates d'exécution.
29 juin 1874.	M. Chollet, conducteur de 2e classe, attaché dans le département de la Seine au contrôle des travaux du chemin de fer d'Orléans à Châlons.	1er octobre 1874.
Idem.	M. Besses, conducteur de 1re classe, attaché dans le département de la Nièvre au service de la navigation de la Loire (2e section). .	Idem.

4° DÉCÈS.

	Dates du décès.
M. Perrat, conducteur de 1re classe, au service de la navigation de la Saône, dans le département de Saône-et-Loire.	11 mai 1874.
M. Thévenot, conducteur de 2e classe, au service ordinaire de la Haute-Marne.	13 juin 1874.
M. Nigond, conducteur de 1re classe, au service ordinaire de la Haute-Marne..	17 juin 1874.
M. Lanuscon, conducteur de 3e classe, au service ordinaire des Landes.	Idem.
M. Debard, conducteur de 4e classe, attaché dans le département de Meurthe-et-Moselle, au contrôle des travaux du chemin de fer de l'Est. . .	8 juillet 1874.

AVANCEMENTS.

(**Décision du 6 juillet 1874.**)

Sont nommés conducteurs principaux les conducteurs de 1re classe dont les noms suivent :

MM.		
Le Ronne.	Seine-et-Oise.	Service ordinaire.
Flament.	Nord.	Idem.
Bleichner.	Meurthe-et-Moselle.	Canal de la Marne au Rhin.
Riffier.	Allier.	Service ordinaire.
Budeker.	Saône-et-Loire. . . .	Idem.
Maurel.	Hautes-Alpes.	Idem.

MM.		
Jahard	Haute-Savoie	Service ordinaire.
Sébillotte	Bouches-du-Rhône	Service maritime.
Michault	Hérault	Chemins de fer.
Lassale	Pyrénées-Orientales.	Idem.
Kowalski	Haute-Garonne	Idem.
Souriaux	Gironde	Service hydraulique.
Navarre	Charente-Inférieure.	Ports maritimes.
Salley	Ille-et-Vilaine	Faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, à Vitré.
Leloutre	Manche	Service maritime.
Pigault	Manche	Service ordinaire.
Lorillot	Nièvre	Canal du Nivernais.
Carré	Nièvre	Idem.
Bouteillé	Dordogne	Service ordinaire.
Maisonnier	Gironde	Service des phares.
Delabie	Pas-de-Calais	Idem.
Vidalain	Algérie	Faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Guelma (Constantine).

Sont élevés à la 1re classe de leur grade les conducteurs de 2e classe dont les noms suivent :

MM.		
Tessier	Eure	Service ordinaire.
Mille	Seine-Inférieure	Idem.
Langlois	Eure	Idem.
Picard	Calvados	Idem.
Larcher	Calvados	Idem.
Lhotte	Aisne	Idem.
Decourcelle	Somme	Idem.
Mary	Nord	Service ordinaire et navigation.
Thuillier	Somme	Idem.
Huriez	Nord	Navigon de la Belgique sur Paris.
Archen	Meuse	Service ordinaire.
Debelle	Meurthe-et-Moselle.	Idem.
Gebhard	Vosges	Service vicinal.
Bretheau	Meurthe-et-Moselle.	Canal de la Marne au Rhin.
Prin	Meuse	Service hydraulique.
Roussel	Meuse	Service ordinaire.
Lallement dit Martin	Haute-Marne	Canal de la Haute-Marne.
Flandin	Cher	Canal latéral de la Loire.
Meige	Allier	Service ordinaire.
Moussu	Haute-Saône	Idem.
Venot	Ain	Navigation de la Saône.
Jolidon	Doubs	Service ordinaire.
Andréoly	Hautes-Alpes	Faisant fonctions d'ing.; serv. ord.
Masset	Rhône	Navigation du Rhône.
Gérard	Hautes-Alpes	Service ordinaire.
Guerguy	Drôme	Faisant fonctions d'ing.; serv. ord.
Silvestre	Bouches-du-Rhône	Service ordinaire.
Sabadini	Corse	Idem.
Blanchin	Bouches-du Rhône	Idem.
Balmès	Hérault	Service hydraulique.
Gallier	Hérault	Service ordinaire.
Lannes	Tarn-et-Garonne	Idem.
Chamans	Aude	Idem.
Rivière	Ariége	Idem.
Passebos	Basses-Pyrénées	Chemins de fer.
Laurent	Lot-et-Garonne	Navigation de la Garonne.
Lambert	Gironde	Service ordinaire.
Dupuy	Basses-Pyrénées	Idem.
Boyé	Gironde	Service maritime.
Labaigt	Gironde	Idem.
Lesueur	Vendée	Service ordinaire.
Massé	Charente-Inférieure.	Service maritime.
Grolleau	Indre-et-Loire	Service ordinaire.
Adam	Côtes-du-Nord	Faisant fonctions d'ingén. ordin.

MM.

Lemaître Beaugrand. .	Côtes-du-Nord. . . .	Ports maritimes
Lucas.	Finistère.	Idem.
Chicoineau.	Morbihan.	Canal de Nantes à Brest.
Cosnuel.	Maine-et-Loire. . . .	Service ordinaire.
Leblanc.	Orne.	Idem.
Brière.	Eure-et-Loire.	Idem.
Langlais.	Sarthe.	Idem.
Moreau.	Mayenne.	Idem.
Lavergne.	Indre-et-Loire.	Navigation de la Loire (3[e] section).
Rocher.	Mayenne.	Navigation de la Mayenne.
Soudé.	Loiret.	Service ordinaire.
Sardin.	Aube.	Idem.
Gérard.	Côte-d'Or.	Idem.
Lallement.	Côte-d'Or.	Canal de Bourgogue.
Rigogne.	Côte-d'Or.	Service ordinaire.
Veyrac.	Lot.	Navigation du Lot.
Grellet.	Corrèze.	Service ordinaire.
Déring.	Lot-et-Garonne. . . .	Idem.
Durocher.	Rhône.	Idem.
Vedrines.	Cantal.	Idem.
Willaume.	Seine.	Administration centrale.
Nougués.	Lot-et-Garonne. . . .	Contrôle des chem. de fer du Midi.
Doudelet.	Seine.	Contrôle des chem. de fer du Nord.
Leduc.	Pas-de-Calais.	Idem.
Canale.	Seine.	Voies publiques de Paris.
Nolleval.	Seine.	Idem.
Gobet.	Seine.	Idem.
Ducorps.	Seine.	Service vicinal.
Humel.	Alger.	Service ordinaire.
Notramy.	Oran.	Travaux maritimes.
Biéron.	Constantine.	Faisant fonctions d'ingénieur ordinaire; service ordinaire.

Sont élevés à la 2[e] classe de leur grade les conducteurs de 3[e] classe dont les noms suivent :

MM.

Follot.	Seine.	Service ordinaire.
Roquancourt.	Seine-Inférieure. . .	Idem.
Moreau.	Seine-et-Oise.	Idem.
Marchat.	Seine-et Oise.	Chemins de fer.
Chupeau-Hauteville. . .	Eure.	Service ordinaire.
Leroux.	Seine-et-Oise.	Idem.
Debidas.	Seine.	Navigation de la Seine (2[e] section).
Gueslin.	Calvados.	Service ordinaire.
Lorgnier.	Pas-de-Calais.	Ports maritimes.
Heughebart.	Nord.	Service ordinaire.
Carpentier.	Aisne.	Idem.
Ravin.	Pas-de Calais.	Service maritime.
Bauthereau.	Nord.	Voies navigables.
Arduin.	Nord.	Idem.
Bertaut.	Pas-de-Calais.	Service ordinaire.
Maugras.	Meurthe-et-Moselle. .	Idem.
Bic.	Meurthe-et-Moselle. .	Idem.
Thouvenin.	Meurthe-et-Moselle. .	Idem.
Vanacker.	Meurthe-et-Moselle. .	Navigation de la Moselle.
Mengus	Meuse.	Canal de la Marne au Rhin.
Lemoine.	Meuse.	Service ordinaire.
Petit (Aug.).	Haute-Marne.	Idem.
Roglet.	Marne.	Idem.
Pérault.	Cher.	Canal latéral à la Loire.
Lazowski.	Allier.	Canal du Berry.
Pouquet.	Cher.	Service ordinaire.
Kraemer.	Nièvre.	Navigation de la Loire (2[e] section).
Wintérer (Amb.). . . .	Jura.	Canal du Rhône au Rhin.
Variot.	Rhône.	Navigation de la Saône.
Buisson.	Saône-et-Loire. . . .	Service ordinaire.

MM.		
Nigond	Jura	Service ordinaire.
Parant	Ain	Idem.
Potié	Isère	Idem.
Eraud	Isère	Navigation du Rhône.
Longueville	Aveyron	Chemins de fer.
Payan	Vaucluse	Service ordinaire.
Perceval	Haute-Savoie	Idem.
Sayn	Drôme	Idem.
Bergier	Bouches-du-Rhône	Idem.
Benezeth	Bouches-du-Rhône	Service maritime.
Stephanopoli	Corse	Service ordinaire.
Chaspoul	Basses-Alpes	Idem.
Vette	Var	Idem.
Valez	Hérault	Service hydraulique.
Fargier	Ardèche	Service ordinaire.
Boissier	Gard	Idem.
Giard	Haute-Garonne	Idem.
Lapeyre	Aude	Idem.
Holtz	Tarn	Idem.
Roudé	Haute-Garonne	Service hydraulique.
Velzy	Pyrénées-Orientales.	Chemins de fer.
Dieudonné	Gers	Idem.
Lagriffe	Gironde	Service ordinaire.
Fittère	Hautes-Pyrénées	Idem.
Larue	Gironde	Idem.
Escoubès	Gers	Idem.
Ardouin	Gironde	Service maritime.
Vincens	Gironde	Service hydraulique.
Priot	Charente-Inférieure.	Idem.
Golembiowski	Charente	Idem.
Gargarit	Charente-Inférieure.	Service ordinaire.
Ernult	Vendée	Idem.
Sourrisseau	Deux-Sèvres	Idem.
Patourel	Ille-et-Vilaine	Canal d'Ille-et-Rance
Pennec	Morbihan	Service ordinaire.
Blanchet	Loire-Inférieure	Idem.
Genu	Ille-et-Vilaine	Idem.
Simon	Loire-Inférieure	Service maritime.
Remaud	Loire-Inférieure	Canal de Nantes à Brest.
Marchouane	Mayenne	Service ordinaire.
Lefrou	Mayenne	Navigation de la Mayenne.
Favé	Eure-et-Loir	Service ordinaire.
Motrieux	Sarthe	Idem.
Pichard	Mayenne	Idem.
Moreau	Loiret	Navigation de la Loire.
Guillier	Sarthe	Service ordinaire.
Pansiot	Côte-d'Or	Canal de Bourgogne.
Croixmarie (Paulin.)	Loiret	Amélioration de la Sologne.
Chamfort	Cher	Idem.
Boidot	Nièvre	Canal du Nivernais.
Bonneau	Loiret	Canal de Briare.
Masson	Seine	Contrôle du chemin de fer d'Orléans à Châlons.
Verdot	Aube	Service ordinaire.
Donnier	Haute-Vienne	Idem.
Cobadon	Lot	Navigation du Lot.
Bachélerie	Corrèze	Service ordinaire.
Gauché	Haute-Vienne	Idem.
Grenier	Puy-de-Dôme	Idem.
Cordier	Seine	Navigation de la Marne.
Gallet	Puy-de-Dôme	Chemin de fer de Vichy à Thiers.
Merlet	Seine	Administration centrale.
Raoulx	Seine	Idem.
Lefèvre (Edouard)	Seine	Idem.
Montel	Bouches-du-Rhône	Contrôle du chemin de fer P.-L.-M. et service ordinaire.
Villaumé	Seine	Contrôle des chemins de fer d'Orléans.
Rivet	Tarn	Contrôle des chemins de fer du Midi et service ordinaire.

MM.		
Marchal	Meurthe-et-Moselle	Contrôle des chemins de fer de l'Est.
Deval	Seine	Voies publiques de Paris.
Beaudet	Seine	Idem.
Bauny	Seine	Idem.
Pinard	Oran	Faisant fonctions d'ingénieur ordinaire par intérim.
Bretonnière	Constantine	Service ordinaire.

Sont élevés à la 3e classe de leur grade les conducteurs de 4e classe dont les noms suivent :

MM.		
Leroux	Seine-Inférieure	Service ordinaire.
Warest	Seine	Navigation de la Seine (2e section).
Decolliveaux	Seine-Inférieure	Service maritime.
Roquancourt	Eure	Navigation de la Seine (4e section).
Gros	Eure	Service ordinaire.
Bailly	Seine-et-Oise	Idem.
Desvoies	Calvados	Idem.
Lemercier	Seine-Inférieure	Idem.
Vézel	Seine	Chemin de fer de ceinture.
Le Comte	Pas-de-Calais	Chemins de fer.
Falecker	Nord	Service ordinaire.
Mellier	Somme	Idem.
Cointe	Somme	Idem.
Larivière	Pas-de-Calais	Chemins de fer.
Vallez	Nord	Service ordinaire et contrôle de chemins de fer.
Piroux	Pas-de-Calais	Chemins de fer.
Volmeringer	Meurthe-et-Moselle	Navigation de la Moselle.
Mulet	Ardennes	Navigation de la Meuse.
Person	Meuse	Service ordinaire.
Haman	Meurthe-et-Moselle	Navigation de la Moselle.
Dutilleul	Aisne	Navigation de l'Aisne.
Betz	Vosges	Service vicinal.
Weber	Meuse	Canal de la Marne au Rhin.
Commartin	Seine-et-Marne	Navigation de la Marne (2e section).
Mory	Meurthe-et-Moselle	Liquidation du canal des houillères de la Sarre.
Berthier (Étienne)	Allier	Service ordinaire.
Maillefert	Loir-et-Cher	Canal de Berry.
Deveaulx	Allier	Service ordinaire.
Dellestable	Creuse	Idem.
Poux	Doubs	Canal du Rhône au Rhin.
Couturier	Doubs	Service ordinaire.
Vernier	Doubs	Idem.
Lafage	Saône-et-Loire	Idem.
Fitte	Doubs	Chemins de fer.
Guyard	Ain	Service ordinaire.
Santos-Cottin	Isère	Idem.
Crud	Savoie	Idem.
Bron	Rhône	Navigation du Rhône.
Allingry	Drôme	Service ordinaire.
Bossuat	Haute-Savoie	Idem.
Beff	Vaucluse	Contrôle des ch. de fer de P.-L.-M.
Faissoles	Alpes-Maritimes	Service ordinaire.
Morel	Corse	Idem.
Lavabre	Corse	Idem.
Giraud	Corse	Idem.
Deluy	Var	Idem.
Molinier	Hérault	Chemins de fer.
Corbière	Hérault	Idem.
Matet	Aveyron	Idem.
Fourès	Hérault	Service hydraulique.
Zdebel	Ardèche	Service ordinaire.
Maillebiau	Aude	Idem.
Despax	Haute-Garonne	Idem.
Piquemal	Ariége	Service hydraulique.

MM.

Pécharman.	Tarn-et-Garonne. . .	Service ordinaire.
Grapin.	Ariége.	Chemins de fer.
Rébéquet.	Haute-Garonne. . . .	Service hydraulique.
Laurent (Hippolyte). .	Basses-Pyrénées. . .	Service ordinaire.
Noïnski.	Landes.	Idem.
Vigé.	Gironde.	Service maritime.
Larrieu.	Gers.	Service ordinaire.
Lanna.	Gers.	Idem.
Palégry.	Basses-Pyrénées. . .	Idem.
Congombles.	Hautes-Pyrénées. . .	Idem.
Mazel.	Tarn-et-Garonne. . .	Navigation de la Garonne.
Planté.	Lot-et-Garonne. . .	Idem.
Viguié.	Basses-Pyrénées. . .	Service ordinaire.
Saignes.	Charente-Inférieure.	Service maritime.
Vivier.	Charente.	Service ordinaire.
Sallomon.	Charente-Inférieure.	Contrôle des chemins de fer.
Lairain.	Vienne.	Service ordinaire.
Bernier.	Vienne.	Idem.
Clément.	Charente-Inférieure.	Idem.
Galès.	Finistère.	Idem.
Algarron.	Loire-Inférieure. . .	Idem.
Bertrand.	Loire-Inférieure. . .	Idem.
Hervouin.	Ille-et-Vilaine. . . .	Idem.
Buan.	Ille-et-Vilaine. . . .	Idem.
Ruelio.	Côtes-du-Nord. . . .	Idem.
Rousseau.	Ille-et-Vilaine. . . .	Idem.
Poupon.	Sarthe.	Idem.
Hervieu.	Manche.	Service ordinaire et contrôle de chemins de fer.
Morisseau.	Maine-et-Loire. . .	Service ordinaire.
Barré.	Indre-et-Loire.	Navigation de la Loire (3e section).
Péan.	Sarthe.	Service ordinaire.
Dupuis.	Manche.	Service maritime.
Guimonneau.	Sarthe.	Service ordinaire.
Colliard.	Loiret.	Canal de Briare
Puyplat.	Nièvre.	Canal du Nivernais.
Maurice.	Côte-d'Or.	Canal de Bourgogne.
Laurent	Seine-et-Marne. . .	Service ordinaire.
Colinet.	Seine-et-Marne. . .	Idem.
Remy.	Seine-et-Marne. . . .	Idem.
Nonotte.	Aube.	Idem.
Barbier.	Loiret.	Idem.
Mothiron.	Loiret.	Idem.
Maret.	Côte-d'Or.	Idem.
Pechméjà.	Lot.	Idem.
Tripelong.	Lot-et-Garonne. . . .	Idem.
Dombrowski.	Corrèze.	Idem.
Doulcet.	Corrèze.	Idem.
Soubzmaigne.	Dordogne.	Idem.
Gaston.	Lot.	Idem.
Morange.	Puy-de-Dôme. . . .	Idem.
Pradal.	Cantal.	Idem.
Myot.	Rhône.	Service municipal de Lyon.
Odin.	Loire.	Service hydraulique.
Renault.	Puy-de-Dôme. . . .	Service ordinaire.
Godebski.	Seine.	Administration centrale.
Chevallier.	Seine.	Idem.
Quénescourt.	Seine.	Idem.
Dupuis.	Seine.	Idem.
Lemaître.	Seine.	Idem.
Bossuat.	Nièvre.	Contrôle des ch. de fer de P.-L.-M.
Pouey.	Gironde.	Idem. du Midi.
Gibassier.	Ardennes.	Idem. de l'Est.
Beaudeloux.	Seine.	Idem. de l'Ouest.
Poulain.	Orne.	Idem. de l'Ouest.
Boulet.	Somme.	Idem. du Nord.
Williot.	Seine.	Eaux et égouts de Paris.
Mecker.	Seine.	Idem.
Bonne.	Seine.	Voies publiques.
Quignon.	Seine.	Eaux et égouts.

MM.

Blondeau	Alger	Service ordinaire.
Dupuy	Oran	Service maritime.
Martin (Auguste)	Constantine	Service ordinaire.
Gérard	Constantine	Idem.
Gervais	Hautes-Alpes	Idem.

Sont nommés conducteurs embrigadés de 4e classe les conducteurs auxiliaires dont les noms suivent :

MM.

Lamy	Seine	Service ordinaire.
Blanchet	Calvados	Idem.
Buot	Calvados	Idem.
Lucet	Seine-Inférieure	Idem.
Baudart	Seine-Inférieure	Idem.
Lauglassé	Seine-et-Oise	Idem.
Rousseau	Seine-et-Oise	Idem.
Maison	Seine-Inférieure	Idem.
Brasseur	Seine-Inférieure	Idem.
Carteron	Seine	Idem.
Plichart	Nord	Idem.
Annibert	Nord	Idem.
Liebaert	Nord	Service maritime.
Haeuw	Nord	Idem.
Brassart	Nord	Service ordinaire.
Commien	Oise	Idem.
Leroux	Oise	Idem.
Vitrant (Léon)	Nord	Service municipal de Dunkerque.
Langlet	Oise	Service ordinaire et contrôle de chemins de fer.
Dominois	Pas-de-Calais	Service maritime.
Hoffmann	Meurthe-et-Moselle	Service ordinaire.
Dubosque	Haute-Marne	Idem.
Jean	Aisne	Navigation de la Marne (2e section).
Robert	Meuse	Canal de l'Est.
Hausser	Vosges	Idem.
Lamandière	Marne	Navigation de la Marne (1re section).
Gross	Meurthe-et-Moselle	Navigation de la Moselle.
Perrin	Meurthe-et-Moselle	Canal de la Marne au Rhin.
Gérard	Vosges	Service vicinal.
Henry	Nièvre	Service ordinaire.
Maurin	Charente	Contrôle de chemins de fer.
Lutz	Nièvre	Navigation de la Loire.
Defouilhoux	Nièvre	Service ordinaire.
Mégrot	Nièvre	Navigation de la Loire.
Petit (Eugène)	Saône-et-Loire	Canal du Centre.
Lechère	Saône-et-Loire	Service ordinaire.
Bocquenet	Saône-et-Loire	Navigation de la Saône.
Quincy	Saône-et-Loire	Idem.
Winterer (G.)	Doubs	Canal du Rhône au Rhin.
Bobard	Saône-et-Loire	Navigation de la Saône.
Mieusset	Doubs	Service ordinaire.
Peyrieux	Ardèche	Navigation du Rhône.
Faivre	Savoie	Service ordinaire.
Renavant	Isère	Idem.
Morenas	Vaucluse	Idem.
Gouy	Isère	Idem.
Tardif	Drôme	Idem.
Guigues	Savoie	Idem.
Perrier	Haute-Saône	Idem.
Blanche	Corse	Idem.
Philip (J.)	Bouches-du-Rhône	Idem.
Aune	Alpes-Maritimes	Idem.
Euzière	Basses-Alpes	Idem.
Acciletti	Corse	Idem.
Bernard	Var	Idem.
Forcioli	Corse	Idem.

MM.

Bartre	Ardèche	Service ordinaire.
Molinier (F.)	Aveyron	Chemins de fer.
Carrère (D.)	Aveyron	Idem.
Lafforgue	Tarn	Idem.
Cousteau	Hérault	Service ordinaire.
Journès	Lozère	Idem.
Nicolas	Gard	Idem.
Rousseau (F.)	Aube	Idem.
Fabre (F.)	Tarn	Idem.
Bru	Pyrénées-Orientales.	Idem.
Gazin	Tarn-et-Garonne	Navigation du Tarn.
Soulère	Pyrénées-Orientales.	Service ordinaire.
Feillon	Haute-Garonne	Idem.
Boursiac	Tarn-et-Garonne	Idem.
Raucoules	Tarn	Idem.
Bert	Gironde	Bassin à flot de Bordeaux.
Charpentier	Lot-et-Garonne	Navigation de la Garonne.
Charriol	Gironde	Service ordinaire.
Malau	Basses-Pyrénées	Idem.
Dubarry	Hautes-Pyrénées	Idem.
Potocki	Gironde	Bassin à flot de Bordeaux.
Barbe	Gers	Service ordinaire.
Lapeyreire	Gers	Idem.
Malou	Landes	Idem.
Sentoux	Gers	Idem.
Saënz	Constantine	Idem.
Girault	Vienne	Idem.
Fougeront	Charente-Inférieure.	Service maritime.
Nayel	Indre-et-Loire	Chemins de fer.
Poumailloux	Vienne	Idem.
Lebourdais	Indre-et-Loire	Service ordinaire.
Valadon	Deux-Sèvres	Navigation.
Martin (F.)	Loire-Inférieure	Navigation de la Loire (4e section).
De Kerpezdron	Ille-et-Vilaine	Service ordinaire.
Thébaud	Morbihan	Idem.
Boudrot	Côte-du-Nord	Idem.
Kerliezec-Royon	Finistère	Service maritime.
Caudrelier	Finistère	Idem.
Lorant (C.)	Ille-et-Vilaine	Navigation de la Vilaine.
Guyomard	Morbihan	Canal de Nantes à Brest.
Bizet	Orne	Service ordinaire.
Loiseau	Manche	Idem.
Niguet	Indre-et-Loire	Navigation de la Loire (3e section),
Chartier	Mayenne	Service ordinaire.
Duveau	Maine-et-Loire	Service ordinaire.
Couilbaut	Sarthe	Navigation de la Mayenne.
Servain	Manche	Service ordinaire.
Mercier	Maine-et-Loire	Navigation de la Loire (3e section).
Guérin	Sarthe	Service ordinaire.
Roulier	Yonne	Navigation de l'Yonne.
Leclerc	Cher	Amélioration de la Sologne.
Grézy	Seine-et-Marne	Service ordinaire.
Guionnet	Yonne	Idem.
Viguier	Seine-et-Marne	Idem.
Gousset	Seine-et-Marne	Idem.
Cloutrier	Loiret	Idem.
Roux	Aube	Idem.
Sandré	Loir-et-Cher	Amélioration de la Sologne
Leyrie	Corrèze	Service ordinaire.
Pradeau	Lot-et-Garonne	Navigation du Lot.
Péchagut	Lot-et-Garonne	Idem.
Colombet	Dordogne	Service ordinaire.
Ségas	Lot-et-Garonne	Idem.
Conduché	Lot	Idem.
Ausset	Lot	Idem.
Sardin	Loire	Idem.
Charbonnier	Puy-de-Dôme	Idem.
Mermet	Rhône	Idem.
Martinon	Rhône	Idem.
Taravant	Puy-de-Dôme	Idem.

MM.		
Bielawski.	Puy-de-Dôme.	Service ordinaire.
Borne-Bonet.	Seine.	Administration centrale.
De Ricouart.	Seine.	Idem.
Guérinet.	Seine.	Idem.
Elleau.	Seine.	Idem.
Lesne.	Seine.	Idem.
Cutzach.	Pyrénées-Orientales.	Contrôle des chemins de fer du Midi.
Vitrant (Léopold). . .	Nord.	Service maritime.
De Gironcourt.	Meurthe-et-Moselle.	Contrôle des chemins de fer de l'Est.
Wallois.	Seine.	Voies publiques de Paris.
Audra.	Alger.	Service ordinaire.
Portmann.	Alger.	Idem.
Mende.	Bône.	Idem.
Petetin.	Constantine.	Idem.
Renard.	Constantine.	Idem.
Mathis.	Constantine.	Idem.

Ces avancements auront leur effet à partir du 1er juillet 1874.

L'*Éditeur-Gérant*, Dunod. Paris. Imp. Arnous de Rivière et Ce, 26, rue Racine.

(N° 57)

[12 juillet 1873.]

Canal d'irrigation dérivé de la rivière de Nohèdes. — Déclaration d'utilité publique.

L'association syndicale des propriétaires de la commune de Jujols est autorisée à construire et à exploiter, sur le territoire des communes de Nohèdes, Olette et Jujols, un canal d'irrigation, ainsi qu'à dériver de la rivière de Nohèdes le volume d'eau nécessaire à son alimentation; l'exécution de ces travaux est déclarée d'utilité publique.

(N° 58)

[25 juillet 1873.]

Prolongement des jetées du port de la Nouvelle (Aude). — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires au prolongement des jetées du port de la Nouvelle (Aude), conformément aux dispositions du projet et des avis du conseil général des ponts et chaussées des 5 mai 1870 et 24 mars 1873.

2° Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à 1 million de francs, sera imputée sur les fonds de la deuxième section du budget (*Amélioration des ports*).

(N° 59)

[25 juillet 1873.]

Rectification de la route départementale de la Haute-Saône n° 9. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de

la route départementale de la Haute-Saône, n° 9, de Vesoul à Montbéliard, sur le territoire des communes de Villechevreux et de Secenans, suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 60)

[8 août 1873.]

Prise d'eau fixe sur le canal de Crest (Drôme). — Déclaration d'utilité publique.

L'association syndicale des usiniers et propriétaires ou cultivateurs arrosants du canal de Crest (rive droite de la Drôme) est autorisée à établir sur cette rivière une prise d'eau fixe en amont de l'ancien pont d'Aouste (Drôme), l'exécution des travaux est déclarée d'utilité publique.

(N° 61)

[8 août 1873.]

Etablissement de quais sur les rives du canal Saint-Louis. — Déclaration d'utilité publique.

1° Est déclaré d'utilité publique l'établissement, sur les deux rives du canal Saint-Louis, autour du bassin et le long du Rhône, de quais d'une largeur de 50 mètres à partir des arêtes intérieures des berges, conformément aux lignes rouges du plan en date des 29 janvier et 1er février 1873.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains

et bâtiments situés dans les limites indiquées sur le plan, soit à l'amiable, et au besoin par application des dispositions de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 62)

[8 août 1873.]

Restauration et élargissement de la route départementale du Gers, n° 16. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de restauration et d'élargissement de la route départementale du Gers, n° 16, entre la route nationale, n° 21, et le hameau de Narbonne, conformément au projet dressé par les ingénieurs sous la date des 31 janvier et 8 février 1873.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 63)

[8 août 1873.]

Construction de barrages régulateurs des eaux du lac d'Annecy. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux de construction de barrages régulateurs des eaux du lac d'Annecy (Haute-Savoie), conformément aux dispositions du projet en date des 11-13 juillet 1872 et au projet de règlement d'eau des dits barrages en date du 8 janvier 1873.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique. L'administration est autorisée, le cas échéant, à poursuivre l'acquisition des ter-

rains et bâtiments nécessaires à leur exécution, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

3° La dépense, évaluée à 36.000 francs, sera répartie comme il suit :

A la charge de l'État. . . . . 24.000 fr.
A la charge des usiniers. . . . . 8.000 fr.
A la charge de la ville d'Annecy. . . . . 4.000 fr.

La part contributive de l'État sera imputée sur les fonds affectés au budget du ministère des travaux publics pour travaux extraordinaires des rivières.

(N° 64)

[8 août 1873.]

Etablissement de divers chemins de fer dans le département de l'Eure. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française;

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu les avant-projets relatifs à l'établissement, dans le département de l'Eure, des chemins de fer d'intérêt local ci-après :

1° De la limite d'Eure-et-Loir (vers Saint-Georges) à Évreux, par Saint-André;

2° D'Évreux au Neubourg, par les Plateaux;

3° D'Évreux à Verneuil, par Damville, avec embranchement de Damville à Nonancourt et prolongements jusqu'à la limite des départements d'Eure-et-Loir et de l'Orne;

4° Des Andelys à la station de Saint-Pierre-Louviers;

5° De Charleval à la limite de l'Eure, vers la ligne de Rouen à Amiens;

6° De Menesqueville à Lyons-la-Forêt;

7° De Pont-Authou à la ligne de Lisieux à Honfleur;

8° De la station d'Évreux (ville) aux usines de Navarre;

9° Du Neubourg à Caudebec-lès-Elbeuf;

Vu les dossiers des enquêtes d'utilité publique auxquelles ces avant-projets ont été soumis dans le département, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 5 mai et 5 août 1869, 23 mars 1870, 18 janvier et 17 août 1872, 18 et 27 février 1873;

Vu les délibérations du conseil général de l'Eure, des 26 août 1869, 31 octobre et 4 novembre 1871, 28 août 1872 et 23 avril 1873;

Vu la convention passée, le 6 novembre 1871, avec la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'Orléans à Rouen, ainsi que le cahier des charges y annexé, vu notamment l'article 9 de la dite convention, qui est ainsi conçu :

« Tous les engagements pris par la compagnie sont solidaires, et « l'inexécution de ceux qu'elle contracte à l'une quelconque des « lignes concédées donnera le droit au département de prononcer « la révocation de la concession entière, en s'emparant d'ailleurs « du cautionnement versé, ainsi que des lignes commencées ou « terminées, même de celles en exploitation, qui toutes devien- « dront sa propriété exclusive et qu'il restera libre de continuer, « de concéder et d'exploiter comme le conseil général le jugera « convenable; »

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 23 et 30 mai 1872 et 21 avril 1873;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, en date du 10 juillet 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après:

1° De la limite d'Eure-et-Loir (vers Saint-Georges) à Evreux, par Saint-André ;

2° D'Évreux au Neubourg, par les Plateaux;

3° D'Évreux à Verneuil, par Damville, avec embranchement de Damville à Nonancourt et prolongements jusqu'à la limite des départements d'Eure-et-Loir et de l'Orne;

4° Des Andelys à la station de Saint-Pierre-Louviers;

5° De Charleval à la limite de l'Eure, vers la ligne de Rouen à Amiens;

6° De Menesqueville à Lyons-la-Forêt;

7° De Pont-Authou à la ligne de Lisieux à Honfleur;

8° De la station d'Evreux (ville) aux usines de Navarre;

9° De Neubourg à Caudebec-lès-Elbeuf;

Art. 2. — Le département de l'Eure est autorisé à pourvoir à l'exécution de ces chemins, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément

à la convention susvisée passée, le 6 novembre 1871, avec la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'Orléans à Rouen, et au cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics, donnée de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les trois cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement, et sous la condition que les émissions d'obligations successivement autorisées ne pourront jamais dépasser le montant des versements effectués sur le capital-actions.

Art. 4. — Sont délarées nulles et non avenues les dispositions susvisées de l'article 9 et celles des autres articles de la convention qui ne seraient pas conformes au présent décret.

Art. 5. — Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

L'an 1871, le 6 novembre,

Entre le préfet du département de l'Eure, agissant en vertu de la loi du 12 juillet 1865 et en conformité d'une délibération du conseil général de l'Eure, en date du 4 novembre, et sous la réserve de la déclaration d'utilité publique,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer d'Orléans à Rouen*, la dite compagnie représentée par M. *Cucheval-Clarigny*, administrateur en délégation spéciale, élisant domicile à Évreux, en l'hôtel du Grand-Cerf, et pour la correspondance, au siége de la dite société, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 51, agissant en vertu des pouvoirs à lui conférés par une délibération du conseil d'administration de la dite compagnie,

D'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit:

Art. 1er. — Le préfet du département de l'Eure, au nom du département, et

sous la réserve ci-dessus énoncée, concède à la compagnie d'Orléans à Rouen, qui accepte, les lignes de chemin de fer dont la désignation suit :

1° De la limite du département d'Eure-et-Loir (vers Saint-Georges) à Évreux, par Saint-André ;

2° D'Évreux au Neubourg, par les Plateaux ;

3° D'Évreux à Verneuil, par Damville et Breteuil, avec embranchement de Damville à Nonancourt et prolongements jusqu'à la limite des départements d'Eure-et-Loir et de l'Orne ;

4° Des Andelys à la station de Saint-Pierre-Louviers, étant entendu que la compagnie pourra profiter, pour la traversée de la Seine, du pont d'Andé à reconstruire par le département, à charge par la dite compagnie de contribuer pour moitié aux dépenses de cette reconstruction ;

5° De Charleval à la limite du département de l'Eure, vers la ligne de Rouen à Amiens ;

6° De Menesqueville à Lyons-la-Forêt ;

7° De Pont-Authou à la ligne de Lisieux à Honfleur, par Saint-Georges-du-Vièvre, Lieurey et Cormeilles ;

8° De la station d'Evreux (ville) aux usines de Navarre ;

9° De Neubourg à Caudebec-lès-Elbeuf, par Amfreville-la-Campagne.

Les dits chemins sont concédés sans subvention ni garantie d'intérêts ; mais, d'après un traité antérieur, une subvention de 2.175.000 francs pour le chemin de Verneuil sera payée par le département à la compagnie en vingt-quatre annuités de 150.000 francs chacune, dont la première sera exigible le 1er janvier 1875 et les suivantes de douze en douze mois, sans préjudice de la subvention que l'État voudra bien accorder à la dite compagnie ;

10° Et éventuellement, à la volonté du conseil général, qui se réserve d'examiner ultérieurement les conséquences de ses votes antérieurs, mais dans la pensée qu'il est libre de tout engagement, les lignes :

1° Du Neubourg à Glos-Montfort ;

2° De Pont-Audemer à Honfleur, par ou près Beuzeville et Fiquefleur, avec embranchement sur Quetteville ;

3° Et de Saussay aux Andelys ;

Le tout sans subvention d'aucune espèce ni garantie d'intérêts.

La compagnie prend l'engagement de construire et livrer à l'exploitation, avant toutes les lignes ci-dessus énumérées, la section du chemin d'Orléans à Rouen comprise sur le département de la Seine-Inférieure, entre Montaure et Elbeuf, avec station dans cette dernière ville.

Il est entendu qu'on ne pourra commencer les travaux entre Neubourg et Caudebec-lès-Elbeuf, par Amfreville, avant l'achèvement complet de la section de Montaure à Elbeuf.

Art. 2. — La compagnie d'Orléans à Rouen s'oblige à construire et livrer à l'exploitation les dits chemins dans les délais suivants, savoir :

1° La ligne de Montaure à Elbeuf, dans le délai d'un an ;

2° Les lignes nos 1, 3, 8, dans le délai de deux ans et demi ;

3° La ligne n° 4, dans le délai de trois ans ;

4° La ligne n° 2, dans le délai de quatre ans ;

5° Les lignes nos 5, 6, 7 et 9, dans le délai de six ans.

Quant aux lignes comprises sous le § 10 de l'article 1er, les délais d'exécution seront fixés par le conseil général lorsqu'il réclamera le bénéfice de l'engagement qui les concerne.

Les délais fixés ci-dessus courront à partir du jour de la promulgation du décret d'utilité publique pour chacune des lignes qui font l'objet de la présente convention.

Art. 3. — La compagnie d'Orléans à Rouen s'oblige à constituer un capital-actions de 15 millions spécialement affecté à la construction du réseau de l'Eure, ce capital devant être au moins égal aux deux cinquièmes de la dépense totale, évaluée à raison de 150.000 francs par kilomètre.

La compagnie s'engage également à ne faire aucune émission d'obligations gagées sur les lignes de l'Eure, avant d'avoir justifié devant M. l'ingénieur en chef, chargé du contrôle des lignes du département, d'une dépense sur les lignes de l'Eure, en acquisition de terrains, travaux, approvisionnements de la voie et matériel, égale au moins à la moitié du capital-actions affecté spécialement à la construction du réseau de l'Eure.

Art. 4. — La compagnie concessionnaire s'engage à se conformer, pour la construction et l'exploitation des dits chemins, aux clauses et conditions du cahier des charges de la concession des lignes d'Évreux à Elbeuf et d'Acquigny à Dreux, sauf les stipulations contraires résultant de la présente convention.

Par exception pour la ligne n° 1, de la limite d'Eure-et-Loir à Évreux, par Saint-André, elle acquiert les terrains et exécutera les travaux d'art pour deux voies; il en sera de même de Louviers à Elbeuf.

La dite compagnie s'engage également à acquérir les terrains nécessaires et à établir une deuxième voie pour compléter la ligne de Rouen à Orléans par la vallée de l'Iton, entre Évreux et Louviers, et non sur celle d'Évreux à Caudebec-lès-Elbeuf par le Neubourg et Amfreville, la volonté expresse du conseil général étant l'établissement de la grande voie ferrée de Rouen à Orléans par Elbeuf, Louviers, Évreux, etc.

Cette condition de la deuxième voie devra être remplie aussitôt que le trafic brut de la ligne atteindra le chiffre de 15.000 francs par kilomètre. Une seconde voie devra également être établie entre Saint-Georges et Acquigny lorsque le trafic brut de la ligne atteindra le chiffre de 15.000 francs par kilomètre.

Art. 5. — En exécution de l'article 64 du cahier des charges et à titre de cautionnement, un titre de 20.000 francs de rente 3 p. 100 a été et demeure déposé à la caisse du trésorier payeur général du département.

Si le décret d'utilité publique n'était par rendu dans le délai de deux années, la compagnie aurait le droit de reprendre la libre disposition de ce cautionnement, à moins que ce retard ne soit reconnu être de son fait, auquel cas le cautionnement resterait acquis au département.

Art. 6. — Le cautionnement sera restitué à la compagnie au fur et à mesure de l'exécution des travaux, sous la condition de justifier, en travaux et approvisionnements de la voie, d'une dépense double de la somme réclamée.

Pour cette restitution, la valeur du reste sera calculée conformément à l'ordonnance des 19 et 23 juin 1835.

Art. 7. — Indépendamment du cautionnement spécifié à l'article 5 et dans

les dix jours qui suivront la déclaration d'utilité publique, la compagnie s'oblige à verser dans les caisses du trésorier payeur général à Evreux une somme de 500.000 francs.

Cette somme sera affectée à l'acquisition des terrains. Elle sera mandatée par le préfet au fur et à mesure des acquisitions et sur le vu des pièces constatant les aliénations régulièrement établies au profit de la dite compagnie pour les tracés de chemins qui font l'objet de la présente convention.

Art. 8. — La compagnie s'interdit de céder, sans l'autorisation du conseil général de l'Eure, soit la concession, soit l'exploitation des lignes comprises dans la présente convention.

Art. 9. — Tous les engagements pris par la compagnie sont solidaires, et l'inexécution de ceux qu'elle contracte à l'égard de l'une quelconque des lignes concédées donnera le droit au département de prononcer la révocation de la concession entière, en s'emparant d'ailleurs du cautionnement versé, ainsi que des lignes commencées ou terminées, même celles en exploitation, qui toutes deviendront sa propriété exclusive et qu'il restera libre de continuer, de concéder et d'exploiter comme le conseil général le jugera couvenable.

Art. 10. — La compagnie prend l'engagement de justifier, dans le délai de deux mois de ce jour, du traité de cession par M. *Gellerat* de ses droits de concessionnaire des lignes d'Évreux à Verneuil et à Nonancourt, à charge de perdre le bénéfice de la subvention.

Fait double à Évreux, les jour, mois et an que dessus.

L'administrateur en délégation spéciale, Signé CUCHEVAL-CLARIGNY.

Le préfet de l'Eure, Signé SERS.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 8 août 1873, enregistré sous le n° 815.

Le conseiller d'État, secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Conformément à la délibération du conseil général de l'Eure du 23 avril 1873, les chemins de fer d'intérêt local formant le réseau concédé définitivement à la compagnie d'Orléans à Rouen sont désignés comme il suit :

1° De la limite du département d'Eure-et-Loir (vers Saint-Georges) à Évreux, par Saint-André ;

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (voir *Annales* 1872, page 34), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

2° D'Évreux au Neubourg, par les Plateaux;

3° D'Évreux à Verneuil, par Damville et Breteuil, avec embranchement de Damville à Nonancourt et prolongements jusqu'à la limite des départements d'Eure-et-Loir et de l'Orne;

4° Des Andelys à la station de Saint-Pierre-Louviers;

5° De Charleval à la limite du département de l'Eure, vers la ligne de Rouen à Amiens;

6° De Menesqueville à Lyons-la-Forêt;

7° De Pont-Authou à la ligne de Lisieux à Honfleur, par Saint-Georges-du-Vièvre, Lieurey et Cormeilles;

8° De la station d'Évreux (ville) aux usines de Navarre;

9° Du Neubourg à Caudebec-les-Elbeuf, par Amfreville-la-Campagne.

La ligne de Saint-Georges à Évreux, par Saint-André, atteindra Évreux vers l'est, par le vallon de Nétreville, et aboutira aux abords de la gare actuelle de la ligne d'Évreux à Louviers, suivant un tracé dirigé de l'est à l'ouest, de façon à pouvoir être prolongé vers Navarre, en passant à proximité et en contre-bas de la gare du chemin de fer de l'Ouest, et atteindre l'entrée du Vallême, pour former l'origine du chemin d'Évreux au Neubourg, par les Plateaux.

La ligne d'Évreux à Verneuil et à Nonancourt se raccordera en avant d'Évreux à la ligne de Saint-Georges à Évreux, par Saint-André, en un point à fixer lors de la présentation des projets définitifs.

Tous les chemins d'intérêt local ayant Évreux pour point de départ ou d'arrivée seront desservis par une gare unique, située à proximité de la gare actuelle d'Évreux (ville), entre cette dernière (qui sera d'ailleurs maintenue comme dépendance de la nouvelle gare) et la route de Paris à Cherbourg.

Art. 2. — Les travaux de chaque ligne seront entrepris, poursuivis, terminés et livrés à l'exploitation dans les termes et délais fixés par l'article 2 de la convention du 6 novembre 1871.

Art. 3. — La compagnie soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil de chaque chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce avant tout commencement d'exécution des travaux.

[Les paragraphes 2 et 3 de cet article comme ceux du type indiqué.]

Art. 4 et 5. . . . .

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Par exception pour la ligne de la limite d'Eure-et-Loir à Évreux, par Saint-André, la compagnie acquerra les terrains et exécutera les travaux d'art pour deux voies, sans préjudice de l'obligation imposée à cette compagnie par la convention du 6 novembre 1871, d'établir une deuxième voie entre Évreux, Louviers et Elbeuf, sur la ligne de la vallée de l'Iton, et entre Saint-Georges et Acquigny, sur la ligne de la vallée d'Eure, aussitôt que le trafic brut de l'une ou de l'autre de ces lignes aura atteint le chiffre de 15.000 francs par kilomètre.

Art. 7 à 28. . . . .

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29 à 33. . . . .

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir du jour de l'expiration du délai de quatre ans qui suivra la promulgation du décret déclaratif d'utilité publique des lignes concédées.

Art. 35 et 36. . . . .

Art. 37. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, le titre de 20.000 francs de rente 3 p. 100 déposé à titre de cautionnement, comme il est dit à l'article 64 ci-après, deviendra la propriété du département et lui restera acquis.

Supprimer le troisième paragraphe de l'article 37.

Art. 38, 39 et 40. . . . .

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41 à 52. . . . .

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53 à 57. . . . .

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 à 63. . . . .

Art. 64. — Un titre de 20.000 francs de rente 3 p. 100 a été et demeurera déposé, à titre de cautionnement, à la caisse du trésorier payeur général du département.

La restitution de ce cautionnement aura lieu ainsi qu'il est stipulé à l'article 6 de la convention du 6 novembre 1871.

Indépendamment de ce cautionnement et dans les dix jours qui suivront la déclaration d'utilité publique des lignes concédées à la compagnie d'Orléans à Rouen, cette compagnie versera à la caisse de M. le trésorier payeur général à Évreux une somme de 500.000 francs. qui sera affectée à l'acquisition des terrains et mandatée par le préfet au fur et à mesure des acquisitions, sur le vu des pièces constatant les aliénations régulièrement établies au profit de la dite

compagnie pour les tracés des chemins de fer qui font l'objet du présent cahier des charges.

Art. 65, 66 et 67. . . . .

Vu pour être annexé à la convention du 6 novembre 1871.

L'administrateur en délégation spéciale,
Signé CUCHEVAL-CLARIGNY.

Le préfet de l'Eure,
Signé SERS.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 8 août 1873, enregistré sous le n° 815.

Le conseiller d'État, secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

(N° 65)

[8 août 1873.]

Etablissement de deux chemins de fer d'intérêt local dans le département de Meurthe-et-Moselle. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Vu les avant-projets présentés pour l'établissement, dans le département de Meurthe-et-Moselle, de deux chemins de fer d'intérêt local dirigé, l'un de Toul à Colombey, par Barizey-la-Côte, l'autre de Lunéville à Gerbéviller;

Vu les dossiers de l'enquête d'utilité publique à laquelle ces avant-projets ont été soumis, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 12 et 14 novembre 1872;

Vu les procès-verbaux des conférences tenues entre les officiers du génie militaire et les ingénieurs des ponts et chaussées;

Vu la délibération, en date du 7 septembre 1872, par laquelle le conseil général du département de Meurthe-et-Moselle a approuvé l'établissement des chemins de fer susmentionnés, ainsi que leur concession au sieur *Parent-Pecher*, et voté les voies et moyens nécessaires pour payer la subvention par lui accordée;

Vu la convention passée, le 7 décembre 1872, entre le préfet du département et le sieur *Parent-Pecher*, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 3 avril 1873;

Vu la lettre du ministre des finances, du 8 mai 1873;

Vu les lettres du ministre de la guerre, des 26 et 27 juin 1873;
Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 21 juillet 1873;
Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;
Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;
Le Conseil d'État entendu,
Décrète :
Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer de Toul à Colombey, par Barizey-la-Côte, et de Lunéville à Gerbéviller, par la rive gauche de la Mortagne, conformément aux tracés figurés en rouge sur les plans visés par l'ingénieur en chef du département, à la date des 10 et 18 avril 1872 :
Art. 2. — Le département de Meurthe-et-Moselle est autorisé à pourvoir à l'exécution de ces chemins, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 7 décembre 1872, avec M. *Parent-Pecher*, banquier à Tournai, ainsi que du cahier des charges y annexé.
Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges resteront annexées au présent décret.
Art. 3. — Il est alloué au département de Meurthe-et-Moselle, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865 et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget du ministère des travaux publics, une subvention de 531.800 francs.
Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, aux époques qui seront ultérieurement fixées par un décret délibéré en Conseil d'État.
Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.
Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.
Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics, donnée de concert avec le ministre de l'intérieur, après avis du ministre des finances.
En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.
Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les trois cinquièmes du capital-actions aient été versés

et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement, et sous la condition que les émissions d'obligations successivement autorisées ne pourront jamais dépasser le montant des versements effectués sur le capital-actions.

Art. 5.—Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

L'an 1872, le 7 décembre,

Entre M. *Albert Le Guay*, préfet du département de Meurthe-et-Moselle, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du conseil général en date du 7 septembre 1872 et de celle de la commission de permanence en date du 1er octobre 1872,

D'une part;

Et M. *Nicolas Parent-Pecher*, banquier à Tournai (Belgique),

D'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. —Le préfet du département concède à M. *Nicolas Parent-Pecher*, banquier à Tournai (Belgique), qui accepte et qui s'engage à les exploiter :

1° Un chemin de fer d'intérêt local de Toul à Colombey, par Barizey-la-Côte ;

2° Un chemin de fer d'intérêt local de Lunéville à Gerbéviller, suivant le tracé s'embranchant sur la ligne de Paris à Avricourt à Chaufontaine, contre la route départementale n° 8, de Lunéville à Rambervillers;

Et ce, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. — De son côté, M. *Parent-Pecher* s'engage à exécuter les chemins de fer qui font l'objet de la présente convention dans un délai de trois ans, à partir de la livraison des terrains nécessaires à l'établissement de ces chemins de fer et de leurs dépendances.

Art. 3. — Le préfet de Meurthe-et-Moselle s'engage, au nom du même département :

A. — A livrer au concessionnaire les terrains nécessaires à l'emplacement des chemins de fer, de leurs ouvrages d'art, des gares et stations et de toutes leurs dépendances, suivant les avant-projets dressés par M. l'ingénieur en chef *Dilschneider* et M. l'ingénieur ordinaire *Bauer*, sans préjudice des modifications qui peuvent résulter tant des enquêtes prescrites par la loi du 3 mai 1841 que des études définitives prescrites par le titre Ier du cahier des charges et et des conférences à ouvrir avec le génie militaire, et ce, dans un délai d'une année, à partir de la date de l'approbation par l'administration des plans et états parcellaires ;

B. — A exécuter à ses frais toutes les déviations et modifications des chemins ou routes rencontrés, ainsi que les chemins latéraux et les chemins d'accès

aux gares, stations et haltes, pour toutes les parties de ces travaux qui seront en dehors des dépendances des deux chemins de fer;

C.—A payer au concessionnaire pour l'exécution desdits chemins, une somme de 1.121.000 francs, y compris les subventions à provenir des communes, des particuliers intéressés et de l'État.

Art. 4. — Le département prélèvera tout d'abord sur les premières subventions disponibles de toutes provenance les fonds nécessaires pour le paiement des terrains, qui seront acquis à ses risques et périls.

Le surplus des subventions, fixé, quelque soit le prix d'achat des terrains, à la somme de 1.121.000 francs, sera versé entre les mains du concessionnaire de la manière suivante :

En 1875.	190.000 fr.
En 1876.	311.000
En 1877.	310.000
En 1878.	310.000
Total égal.	1.121.000 fr.

Chacune de ces sommes sera versée en deux termes semestriels égaux, dont le premier sera payé le 1er avril de chaque année et le second le 1er octobre suivant.

Le concessionnaire devra justifier, avant le payement de chacun des six premiers termes, de l'emploi, en travaux, approvisionnements et matériel, d'une somme au moins double de celle qu'il aura à recevoir, et, avant le payement des deux derniers termes, de la réception définitive des deux lignes.

Art. 5. — La partie de ladite subvention de 1.121.000 francs qu'il y aura lieu d'imputer sur les fonds départementaux pourra être, au choix du département, payée en obligations départementales au porteur ou nominatives, émises au pair, rapportant 5 p. 100 d'intérêt et amortissables en un nombre d'annuités pouvant varier de vingt à quarante, les frais de timbre étant à la charge du département et les impôts à la charge du concessionnaire.

La somme à imputer sur les fonds départementaux et convertissable ainsi en obligations départementales ne pourrait être inférieure à 355.000 francs, ni supérieure à 675.000 francs.

Le département aura la faculté de choisir le mode de payement qui lui conviendra jusqu'au jour de la première des échéances fixées par l'article 4.

Art. 6. — La présente convention est subordonnée :

1° A l'obtention du décret portant déclaration d'utilité publique des deux chemins concédés;

2° A l'allocation par l'État d'une subvention de 532,000 francs sur les fonds mis à la disposition de l'administration des travaux publics par la loi du 12 juillet 1865;

3° A la condition que cette subvention sera mise à la disposition du département dans des délais au moins aussi rapprochés que ceux qui ont été prévus, c'est-à-dire de 1874 à 1878.

Art. 7. — Dans le cas où, ultérieurement, le département déciderait le prolongement vers Mirecourt de la ligne Toul à Colombey, il donnerait, à condi-

tions égales, la préférence à M. *Parent-Pecher* ou à ses ayants droit pour la concession de la partie de ce prolongement comprise dans le département de Meurthe-et-Moselle.

Dans le cas où, ultérieurement, le département déciderait le prolongement vers Rambervillers et Bruyères de la ligne de Lunéville à Gerbéviller, il donnerait, à conditions égales, la préférence à M. *Parent-Pecher* ou à ses ayants droit pour la concession de la partie de ce prolongement comprise dans le département de Meurthe-et-Moselle. De plus, dans le cas où M. *Parent-Pecher* ou ses ayants droit obtiendraient la concession du prolongement sur Bruyères, ils seraient tenus d'établir un raccordement vers Nancy, de la ligne de Gerbéviller avec la ligne de Paris à Avricourt, et, en outre, de prolonger ladite ligne de Gerbéviller vers Lunéville, de manière à porter la station sur la rive droite de la Meurthe.

Art 8. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité seront à la charge de M. *Parent-Pecher*.

Fait double, à Nancy, les jour, mois et an susdits.

Signé PARENT-PECHER. Signé LE GUAY.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 8 août 1873, enregistré sous le n° 814.

Le conseiller d'Etat, secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local de Toul à Colombey se détachera de la ligne principale de Paris à Avricourt près Toul, se dirigera vers Domgermain, Blénod-lès-Toul, Bulligny, Barizey-la-Côte, et longera ensuite la route départementale n° 18, de Vézelise à Vaucouleurs, pour se terminer au pied du coteau sur lequel est établi le village de Colombey.

Le chemin de fer d'intérêt local de Lunéville à Gerbéviller se détachera de la ligne principale de Paris à Avricourt à la ballastière de Chaufontaine, près de la route départementale n° 8. de Lunéville à Rambervillers, passera au pied du village de Rehainviller, arrivera près de Mont-sur-Meurthe, remontera la rive gauche de la Mortagne, passera entre Xermaménil et Lamath, et aboutira à l'extrémité de Gerbéviller, sur la rive gauche de la Mortagne.

Les indications qui précèdent sont données sans préjudice des modifications

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (voir *Annales*, 1872, page 34), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

qui pourraient résulter des enquêtes prescrites par la loi du 3 mai 1841 et des enquêtes spéciales relatives aux stations.

Art. 2. — Les travaux, en ce qui concerne chacun des deux chemins de fer, devront être commencés six mois au plus tard après la livraison des terrains par le département et achevés dans les trois années qui suivront cette livraison.

Art. 3. . . . .

Après l'approbation des dispositions projetées pour la modification ou la déviation des routes et chemins rencontrés, et pour la création des chemins latéraux ou d'accès, le service départemental se chargera d'exécuter à ses frais la partie de ces travaux qui sera en dehors des dépendances des chemins de fer; les limites de ces dépendances devront être fixées au besoin par l'autorité préfectorale.

Art. 4 à 6. . . . .

Art. 7. . . . .

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de $0^m,90$ au moins.

La largeur en couronne du profil sera de 5 mètres.

Le concessionnaire établira le long des chemins de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux. Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 400 mètres pour la ligne de Toul à Colombey, et à 300 mètres pour la ligne de Lunéville à Gerbéviller. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^m,015$ par mètre pour la ligne de Toul à Colombey, et à $0^m,010$ par mètre pour la ligne de Lunéville à Gerbéviller.

. . . .

Art. 9 à 17. . . . .

Art. 18. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera de 20 kilogrammes au moins sur la voie de circulation.

Art. 19. — Le préfet pourra dispenser le concessionnaire, sur sa proposition, de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin.

Art. 20. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement de chacun des deux chemins de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le département et remis gratuitement au concessionnaire à titre de subvention, et ce, dans un délai d'un an, à partir de la date de l'approbation par l'administration des plans parcellaires et des états indicatifs des contenances à acquérir.

Les indemnités pour occupation temporaire, pour emprunts ou pour détérioration des terrains, pour chômage et pour tous dommages quelconques résultant des travaux à la charge du concessionnaire, seront supportées et payées par lui.

Art. 21. — *(Voir art. 22 du type indiqué.)*.

Art. 22. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, le concessionnaire sera tenu, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 23 à 33. . . . .

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession pour chacune des deux lignes mentionnées à l'article 1[er] du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-quinze ans. Elle commencera à courir du 1[er] janvier 1877 et finira le 31 décembre 1972.

Toutefois, si la ligne est terminée et reçue avant le 1[er] janvier 1877, le concessionnaire sera autorisé, sans dérogation au paragraphe précédent, à l'exploiter aux conditions de la concession.

Art. 35 à 40. . . . .

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
. . . .			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à petite vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — OEufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Cafés. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux.— Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois.— Bois à brûler dit *de corde*. — Perches.— Chevrons. — Planches.— Madriers.— Bois de charpente.— Marbres en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb. — et autres métaux ouvrés ou non. — Fonte moulée. . . .	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer.— Fonte brute. — Sel. — Moellons.— Meulières.— Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,07	0,05	0,12
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sable.	0,06	0,04	0,10
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
. . . .			
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DE CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions d'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,50	0,30	0,80
. . . .			
Si la distance est inférieure à 4 kilomètres, elle sera comptée pour 4 kilomètres.			

Art. 42 à 55. . . . .

Art. 56. . . . .

Le concessionnaire devra, de plus, mettre à la disposition de l'administration un compartiment séparé de 2e classe pour le transport des aliénés, sur la réquisition qui lui en sera faite.

Art. 57 à 60. . . . .

Art. 61. . . . .

Le concessionnaire percevra en outre, pendant un délai de dix ans, un droit d'embranchement fixe de 0f,30 par tonne; le délai de dix ans courra à partir du jour où la circulation sur l'embranchement aura été autorisée par le préfet.

Seront exempts de ce droit les propriétaires de mines ou d'usines qui auront contribué, par une subvention agréée par le préfet, à la construction du chemin de fer. La perception de la taxe d'embranchement sera d'ailleurs soumise aux prescriptions de l'article 47 ci-dessus.

Art. 62 à 63. . . . .

Art. 64. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année à la caisse départementale une somme de 50 francs par kilomètre de chemin de fer concédé.

Si le concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 65. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Banque de France, au nom du département, un cautionnement de 175.000 francs en valeurs de chemins de fer cotées au cours de la bourse de Bruxelles et acceptées par M. le préfet de Meurthe-et-Moselle, et s'engagera à compléter la valeur nette de 175.000 francs dans le cas où les cours actuels viendraient à baisser.

Les coupons d'intérêt annexés aux titres déposés seront détachés au fur et à mesure de leur échéance et remis au déposant.

La dite somme de 175.000 francs formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue au concessionnaire par quart et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier quart ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 66. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Nancy pour ses rapports avec l'administration.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de Meurthe-et-Moselle.

Art. 67. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Meurthe-et-Moselle, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 68. — Le présent cahier des charges et les conventions y annexées ne seront passibles que du droit fixe de 3f,60.

Fait double, à Nancy, le 7 décembre 1872, pour être annexé au traité en date de ce jour.

Signé PARENT-PECHER. Signé LE GUAY.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 8 août 1873, enregistré sous le n° 814.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREUILLE.

(N° 66)

[9 août 1873.]

Etablissement d'un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux dans Paris et sa banlieue. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Vu la demande présentée par le préfet de la Seine à l'effet d'obtenir, pour le département, l'autorisation de placer sur les voies publiques, dans Paris et la banlieue, un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux et d'y établir des services d'omnibus, le tout aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté, le 16 mai 1873, par le ministre des travaux publics ;

Vu l'avant-projet dressé par les ingénieurs et le plan visé par l'ingénieur en chef, le 20 novembre 1872 ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 3 de loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834 ;

Vu, notamment, les procès-verbaux de la commission d'enquête, en date des 8, 13 et 20 janvier 1873 ;

Vu les délibérations du conseil général de la Seine, en date des 11 mai et 25 octobre 1872 ;

Vu la délibération du conseil municipal de Paris, du 9 avril 1873 ;

Vu les délibérations des conseils municipaux de Saint-Denis, Sceaux, Châtillon, Clichy, Gennevilliers, Montrouge, Puteaux, Saint-Maurice, Charenton, Levallois-Perret, Montreuil-sous-Bois, Villejuif, Vanves, Aubervilliers, Neuilly, Saint-Ouen, Asnières, Bagneux, Issy, Clamart, Vitry, Pantin, Courbevoie, Suresnes, Ivry et Gentilly, en date des 14 septembre 1872, 9, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 27, 29 et 30 décembre 1872 et 17 janvier 1873 ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 24 octobre 1872 et 3 avril 1873 ;

Vu les lettres du préfet de la Seine, en date des 6 août 1872, 25 janvier 1873, 6 mars, 22 et 24 avril 1873 ;

Vu la lettre du préfet de police, du 23 avril 1873 ;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, en date du 8 mai 1873 ;

Vu la loi du 3 mai 1841 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux dans Paris et sa banlieue.

Art. 2. — Le département de la Seine est autorisé à établir les dites voies ferrées à ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges et suivant les lignes rouges du plan annexé au présent décret.

Art. 3. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être accomplies dans un délai de cinq ans, à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTUCTION.

Art. 1er. Le département de la Seine est autorisé à placer, à ses risques et périls, sur les voies publiques ci-après désignées, dans Paris et sa banlieue, un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux, et à y établir un service d'omnibus.

Le réseau complet comprend :

1° Une ligne circulaire partant du pont de l'Alma et suivant les avenues de Bosquet, Tourville, Villars, les boulevards Montparnasse, Port-Royal, Saint-Marcel, l'Hôpital, le quai d'Austerlitz, le pont de Bercy, les boulevards de Bercy, Reuilly, Picpus, Charonne, Ménilmontant, Belleville, la Villette, la Chapelle, Rochechouart, Clichy, Batignolles, Courcelles, avenue de Wagram, place de l'Étoile, avenue Joséphine, bonlevard de l'Empereur et pont de l'Alma;

2° Une ligne partant de la place du Trône, passant par l'avenue de Taillebourg et la rue de Montreuil, et aboutissant à la mairie de Montreuil ;

3° Une ligne partant de la rue de Lyon, à l'angle de l'avenue Daumesnil, jusqu'au chemin, n° 13, à l'entrée de Saint-Mandé, suivant ensuite ce chemin, et s'arrêtant en face de l'asile des convalescents, avec embranchement allant se relier à la ligne circulaire par la rue de Lyon, le boulevard Mazas et le pont d'Austerlitz;

4° Une ligne partant du Château-d'Eau et se bifurquant place de l'Ourcq, pour aller, d'une part, à Pantin par la route d'Allemagne, et d'autre part, à Aubervilliers, par le faubourg Saint-Martin et la rue de Flandre, jusqu'à la mairie d'Aubervilliers;

5° Une ligne partant de la place de la Chapelle, sur la ligne de ceinture,

suivant la rue de la Chapelle et la route nationale, n° 1, jusqu'à Saint-Denis;

6° Une ligne partant de la place de Clichy, sur la ligne de ceinture, suivant l'avenue de Clichy jusqu'à sa rencontre avec l'avenue de Saint-Ouen, et se bifurquant, à partir de ce point, pour aller, d'une part, à Saint-Denis, par l'avenue de Saint-Ouen la route départementale, n° 13, et la route départementale, n° 11, jusqu'à la rencontre de la route nationale, n° 1, avec embranchement de la route départementale, n° 11, jusqu'à Saint-Ouen; d'autre part, à Genevilliers, par l'avenue de Clichy, la route départementale, n° 14, et celle n° 7, jusqu'au chemin, n° 6, à Gennevilliers;

7° Une ligne partant de la place Saint-Augustin, suivant les boulevards Malesherbes, de Neuilly, Bineau, jusqu'au boulevard du Château, à Neuilly, avec embranchement de la place de Courcelles au bord de la Seine, par la rue de Courcelles et la rue Cavé, à Levallois-Perret;

8° Une ligne partant de la place de l'Étoile, suivant l'avenue de la Grande-Armée, l'avenue et le pont de Neuilly et la route nationale, n° 187, jusqu'au pont de Suresnes;

9° Une ligne partant de l'église Saint-Germain-des-Prés, suivant la rue de Rennes jusqu'au boulevard Montparnasse et se bifurquant, à partir de ce point, pour aller, d'une part, par le boulevard Montparnasse, la rue Lecourbe, la rue Militaire, la rue de Vaugirard, jusqu'à Issy, et de ce point par la route départemementale, n° 74, jusqu'à Vanves et Clamart, et, d'autre part, par la rue du Départ, le boulevard Montparnasse, le boulevard d'Enfer, la route d'Orléans et la route de Châtillon, jusqu'à Châtillon et Fontenay-aux-Roses;

10° Une ligne partant du Collége du France, suivant la rue des Écoles, la rue Monge, l'avenue des Gobelins et la route d'Italie jusqu'au pied de la côte de Villejuif;

11° Une ligne partant du boulevard de la Gare et suivant la rue Patay, pour aller à l'entrée de Vitry, en traversant Ivry, avec double embranchement sur le boulevard de la Gare, se reliant, d'une part, à la place d'Italie, à la ligne du Collége de France, de l'autre, au pont de Bercy, à la ligne circulaire.

Art. 2. — Le département de la Seine est autorisé à passer des traités avec une ou plusieurs compagnies pour l'établissement ou l'exploitation des lignes ci-dessus décrites. Ces traités devront assurer l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront approuvés par décrets rendus en Conseil d'État. Le département demeurera garant envers l'État de l'accomplissement des obligations que le cahier des charges lui impose.

Art. 3. — Les voies ferrées devront être achevées et les services mis en activité au plus tard dans les délais suivants, après l'approbation du projet général, savoir : sur les lignes extérieures, à la fin de la première année pour la moitié de ces lignes, à la fin de la deuxième année pour l'autre moitié; sur les lignes intérieures, à la fin de la première année pour les parties répondant à la première moitié des lignes extérieures, à la fin de la deuxième année pour les parties répondant à la dernière moitié des lignes extérieures, à la fin de la troisième année pour tout le reste du réseau.

Art. 4. — Le concessionnaire devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure le projet d'ensemble des lignes concédées dans le délai de

trois mois, à compter de la date du décret de concession, et les projets de détail des différentes sections trois mois avant le commencement de leur exécution.

L'emplacement, la disposition, la largeur et les détails de construction des voies ferrées seront déterminés par l'administration, sur le vu des plans détaillés présentés par le concessionnaire.

En cours d'exécution et pendant la durée de la concession, le concessionnaire aura la faculté de proposer des modifications aux dispositions adoptées. Ces modifications ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation du ministre des travaux publics.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, les modifications dont l'expérience ou les changements à faire sur les voies publiques feraient connaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

Art. 5. — La position des bureaux d'attente et de contrôle qui pourront être autorisés sur la voie publique, celle des égouts, de leurs bouches et regards, et des conduites d'eau et de gaz, devront être indiquées sur les plans présentés par le concessionnaire, ainsi que tout ce qui serait de nature à influer sur la position de la voie et sur la régularité des divers services qui peuvent en être affectés.

Art. 6. — La voie sera double; elle pourra être simple dans les passages étroits et dans ceux où d'autres convenances rendraient cette restriction utile.

Les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, sait dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale de l'administration.

Les rails, dont l'administration supérieure déterminera la forme, le poids et le mode d'attache, le concessionnaire entendu, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à $0^{m},32$ au moins au delà de chaque côté.

Art. 7. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Il rétablira de même les accès des communications publiques ou particulières que ses travaux l'obligeraient à modifier.

Art. 8. — La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées pour la pose et l'entretien de la voie seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables.

Les chaussées devront, autant que possible, être rétablies dans la même journée et remises dans le meilleur état.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y serait immédiatement pourvu aux frais du concessionnaire, sans préjudice des poursuites qui pourraient être exercées contre lui pour contravention aux règlements de grande voirie et des dommages et intérêts dont il pourrait être passible envers les tiers en cas de dommages ou d'accidents.

Le montant des avances faites sera recouvré sur des rôles que le préfet du département de la Seine rendra exécutoires.

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et

de la qualité de ceux qui sont employés dans les dites chaussées, faites par les soins et aux frais du concessionnaire.

Pour le rétablissement des chaussées pavées, au moment de la pose des voies ferrées, le concessionnaire sera tenu de fournir, en outre, la quantité de boutisses nécessaire pour opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Si, dans la banlieue, le profil de certaines parties de voies publiques ne permettait pas d'exploiter les railways construits sur le sol même de ces voies, le concessionnaire pourrait s'en écarter en acquérant les terrains nécessaires à ses frais et dans les formes prescrites par la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 10. — Les travaux d'établissement et d'entretien seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs de l'État.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Les indemnités pour tous dommages quelconques résultant des travaux ou de l'exploitation des omnibus sont à la charge du concessionnaire.

Art. 11. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de la voie, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par les ingénieurs chargés du contrôle. Leur procès-verbal ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, le concessionnaire pourra mettre en service les dites parties de voies et y percevoir les prix de transport et les droits de péage ci-après déterminés. Toutefois, ces perceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale de la ligne concédée. Lorsque les travaux compris dans la concession seront achevés, la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état, aux frais du concessionnaire et par ses soins. En cas de négligence, il y sera pourvu d'office et à ses frais, ainsi qu'il est dit à l'article 8.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des 0m,32 qui servent d'accotements extérieurs aux rails. Toutefois, dans l'enceinte de Paris, la moitié seulement de la dépense de l'entretien du pavage sera supportée par le concessionnaire, l'autre moitié sera supportée par l'État et la ville de Paris, sur les bases actuellement en vigueur ou sur celles qui pourront leur être substituées.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront à la charge du concessionnaire. Ces frais seront réglés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du préfet, et le concessionnaire sera tenu d'en verser

le montant dans la caisse du receveur central du trésor pour être distribué à qui de droit.

Art. 13. — Il sera établi par le concessionnaire, en nombre suffisant, des agents et des cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées.

Art. 14. — Les diverses voitures, dont les types auront été proposés par le préfet de la Seine, ne pourront être mises en service qu'après l'approbation du préfet de police.

Les voitures seront du meilleur modèle, surpendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées, et fermées à glace.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Il y aura des places de deux classes.

Le concessionnaire se conformera, pour la disposition des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par le préfet de police.

Art. 15. — L'entretien et les réparations des voies ferrées, avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation seront soumis au contrôle et à la surveillance à l'administration.

Le service de l'entretien de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges, prendra fin le 31 mai 1910.

Art. 17. — A l'expiration de la concession, le Gouvernement décidera, le département entendu, si les voies ferrées seront maintenues, en tout ou en partie, pour être l'objet d'une nouvelle concession.

Dans le cas du maintien des voies, les conditions de la nouvelle concession seront arrêtées après instruction.

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, qu'à l'expiration de la concession les voies devront être supprimées en tout ou partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse exiger que l'État reprenne aucune partie des objets mobiliers et immobiliers qui dépendent de ces voies.

Art. 19. — Faute par le concessionnaire d'avoir présenté ses projets ou d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux dans les délais fixés, et faute aussi par lui de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance, et, dans ce cas, l'administration, suivant qu'elle le jugera convenable, ordonnera la suppression

pure et simple des travaux aux frais du concessionnaire, ou leur adjudication, laquelle sera ouverte sur les clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des portions de chemin déjà mises en exploitation et des objets mobiliers à l'exception des chevaux.

Le concessionnaire déchu recevra, dans ce dernier cas, du concessionnaire nouveau, la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

Art. 20. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation des voies ferrées, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, la déchéance pourrait être prononcée par le ministre des travaux publics.

Art. 21. — Les dispositions des articles qui précèdent, relatives à la déchéance du concessionnaire, ne lui seraient pas applicables si le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation provenait de force majeure régulièrement constatée.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT.

Art. 22. — A titre d'indemnité de la dépense et à raison des charges que la présente concession peut entraîner, le Gouvernement accorde au concessionnaire l'autorisation de percevoir pendant toute la durée de la concession les prix suivants sur les voyageurs :

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DISTANCE KILOMÉTRIQUE totale.	dans Paris.	hors Paris.	TARIF DE PARIS aux fortifications, sans correspondance. 1re classe.	2e classe.	avec correspondance. 1re classe.	2e classe.
	mèt.	mèt.	mèt.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
De l'Étoile à la Villette.	6.000	6.000	»	0,30	0,15	0,30	0,30
De la Villette au Trône.	4.800	4.800	»	0,30	0,15	0,30	0,30
Du Trône à la barrière d'Italie.	4.700	4.700	»	0,30	0.15	0,30	0,30
De la rue de Lyon, près la Bastille, à la gare Montparnasse.	4.700	4.700	»	0,30	0,15	0,30	0,30
De la gare Montparnasse à l'Étoile.	4.500	4.500	»	0,30	0,15	0,30	0,30
De Montreuil à la place du Trône.	4.700	1.200	3.500	0,20	0,10	9,30	0,30
De Pantin au Château-d'Eau.	5.200	3.700	1.500	0,30	0,15	0,30	0,30
D'Aubervilliers au Château-d'Eau.	6.000	4.000	2.000	0,30	0,15	0,30	0,30
De Saint-Denis au boulevard de la Chapelle.	5.800	1.500	4.300	0,20	0,10	0,30	0,30
De Saint-Denis au boulevard de Clichy. . . .	6.500	1.600	4.900	0,20	0,10	0,30	0,30
De Saint-Ouen au boulevard de Clichy. . . .	4.000	1.600	2.400	0,20	0,10	0,30	0,30
De Gennevilliers au boulevard de Clichy. . .	6.300	1.600	4.700	0,20	0,10	0,30	0,30
De Levallois à Saint-Augustin.	4.000	2.400	1.600	0,20	0,10	0,30	0,30
De Neuilly à Saint-Augustin.	4.000	2.300	1.700	0,20	0,10	0,30	0,30
De Suresnes à l'Etoile.	7.000	1.000	6.000	0,20	0,10	0,30	0,30
De Clamart à Saint-Germain-des-Prés. . . .	7 500	3.500	4.000	0,30	0,15	0,30	0,30
De Fontenay à Saint-Germain-des-Prés. . .	8.300	3.800	4.500	0,30	0,15	0,30	0,30
De Villejuif au Collége de France.	7.200	4.000	3.200	0,30	0,15	0,30	0,30
De Vitry-Ivry au Collége de France et au pont d'Austerlitz.	8.900	4.000	4.900	0,30	0,15	0,30	0,30
De Charenton à la Bastille.	5.500	3.100	2.400	0,30	0,15	0,30	0,30

Le tarif entier de chaque zone sera dû pour tout parcours partiel dans cette zone.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins, et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Les voyageurs des diverses lignes de tramways pourront, sous la réserve pour les voyageurs de deuxième classe de payer le tarif de première classe, réclamer une correspondance donnant droit à un passage gratuit sur tout le parcours, soit de la ligne d'omnibus partant *terminus* de chaque ligne dans Paris, soit de toute autre ligne d'omnibus ou de tramways rencontrée sur le parcours possédant un bureau de correspondance au croisement. De même, les voyageurs de ces dernières lignes d'omnibus recevront, aux mêmes conditions, une correspondance donnant droit à un passage gratuit sur une seule ligne de tramways, mais jusqu'aux fortifications seulement.

Le concessionnaire devra établir sur les lignes extérieures, sans que cela puisse troubler le service des voyageurs, un service mixte ou par fourgons spéciaux pour le transport des paquets et articles de messageries sur les points où l'administration en reconnaîtra la nécessité, le concessionnaire entendu.

Les prix maxima à percevoir pour ces transports sont fixés à 0f,05 par 10 ki-

POINTS intermédiaires.	Distance kilométrique du point de départ dans Paris au point intermédiaire.	TARIF DE PARIS				TARIF DES FORTIFICATIONS				TARIF du point intermédiaire au point extrême.	
		au point intermédiaire.		au point extrême.		au point intermédiaire.		au point extrême.			
		1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe,	1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.
	mèt.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
. . . .	»	»	»	0,40	0,20	»	»	0,20	0,10	»	»
. . . .	»	»	»	0,50	0,25	»	»	0,20	0,10	»	»
Quatre-Chemins.	5.000	0,40	0,20	0,50	0,25	0,10	0,05	6,20	0,10	0,10	0,05
Chemin d'Aubervilliers.	3.300	0,40	0,20	0,50	0,25	0,10	0,05	0,30	0,15	0,20	0,10
Saint-Ouen.	3.700	0,40	0,20	0,50	0,25	0,10	0,05	0,30	0,15	0,20	0,10
. . . .	»	»	»	0,40	0,20	»	»	0,20	0,10	»	»
Clichy.	3,000	0,40	0,20	0,50	0,25	0,10	0,05	0,30	0,15	0,20	0,10
. . . .	»	»	»	0,40	0,20	»	»	0,20	0,10	»	»
. . . .	»	»	»	0,40	0,20	»	»	0,20	0,10	»	»
Courbevoie.	3.500	0,40	0,20	0,60	0,30	0,20	0,10	0,40	0,20	0,20	0,10
Vanves.	4.900	0,40	0,20	0,60	0,30	0,10	0,05	0,30	0,15	0,20	0,10
Montrouge.	4.900	0,40	0,20	0,60	0,30	0,10	0,05	0,30	0,15	0,20	0,10
Châtillon.	7.400	0,50	0,25			0,20	0,10	0,30		0,10	0,05
. . . .	»	»	»	0,50	0,25	»	»	0,20	0,10	»	»
Ivry.	5.400	0,50	0,25	0,60	0,30	0,20	0,10	0,30	0,15	0,10	0,05
. . . .	»	»	»	0,50	0,25	»	»	0,20	0,10	»	»

logrammes et par kilomètre, avec un minimum de 0f,30, toute fraction de 10 kilogrammes étant comptée pour ce poids. Il sera perçu en plus 0f,10 pour expédition et pour frais d'enregistrement.

Art. 23. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait à propos d'abaisser tout ou partie des tarifs, les taxes réduites ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois.

Art. 24. — Au moyen de la perception de ces tarifs, le concessionnaire contracte l'obligation d'effectuer le transport des voyageurs avec soin, exactitude et célérité; à cet effet il devra mettre et entretenir en circulation, en toute saison, le nombre de voitures et de chevaux réclamé par les besoins du service, en se conformant aux arrêtés qui seront pris par le préfet de police.

Art. 25. — Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être revisés tous les cinq ans par l'administration supérieure, le concessionnaire entendu, après le renouvellement des formalités qui auront précédé leur établissement.

Art. 26. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit au concessionnaire, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs, sous quelque dénomination que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises ayant le même objet.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 27. — Les ingénieurs et les agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 28. — Aucune indemnité ne pourra être réclamée par le concessionnaire pour les causes ci-après :

Dommages aux voies ferrées occasionnés par le roulage ordinaire;

État de la chaussée et influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies;

Ouverture de nouvelles voies de communication et établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui du concessionnaire;

Trouble et interruptions du service qui pourraient résulter, soit de mesures d'ordre et de police, soit de travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies ou les particuliers dûment autorisés;

Enfin, toute circonstance résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 29. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, le concessionnaire pourra être tenu de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en les branchant l'une sur l'autre, soit en employant à la traversée de l'obstacle des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

Art. 30. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser sur la même ligne toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établies en prolongement des mêmes voies.

Moyennant le droit de péage qui sera fixé par l'administration et les arrangements qu'ils prendront avec le concessionnaire de la ligne principale, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur cette ligne, et réciproquement.

Dans le cas où les concessionnaires ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui se présenteraient.

Art. 31. — Le gouvernement se réserve en outre le droit d'autoriser de nouvelles entreprises de transport sur les voies ferrées qui font l'objet de la présente concession, à charge par ces entreprises d'observer les règlements de service et de police, et de payer au profit du concessionnaire un droit de circulation qui sera arrêté par l'administration, sur la proposition du concession-

naire, et qui ne pourra excéder la moitié ni être inférieur au tiers des tarifs; cette proportion sera soumise à la révision prévue à l'article 25.

Art. 32. — Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être assermentés, afin d'avoir qualité pour dresser des procès-verbaux.

Art. 33. — Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 16.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession.

En cas de révocation avant l'expiration de la concession et de suppression ordonnée à la suite de déchéance, le concessionnaire sera tenu de rétablir les lieux dans l'état primitif, à ses frais.

Art. 34. — Supprimé.

Art. 35. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 36.—Le concessionnaire sera tenu de déposer à chacune des préfectures de la Seine et de police un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

Art. 37. — Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Approuvé le 16 mai 1873.

Le Ministre des travaux publics,
Signé DE FOURTOU.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 9 août 1873, enregistré sous le n° 851.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

(N° 67)

[20 août 1873.]

Autorisation d'établir un bassin de radoub à Bayonne. — Tarif.

Art. 1er. — Le sieur *Duhau* (*Bertrand*), constructeur de navires, est autorisé à établir au port de Bayonne (Basses-Pyrénées), pour le radoub des navires, sur les terrains à lui loués par bail du 18 février 1873, un bassin fixe qu'il mettra en communication avec la rivière de l'Adour au moyen d'une porte d'écluse.

Art. 2. — La longueur du bassin, prise de la porte au sommet de l'hémicycle, sera de 70 mètres ; sa largeur, dans la partie rectan-

gulaire, sera de 13 mètres au niveau des hautes mers (cote $3^m,62$); le radier du bassin sera établi à la cote $0^m,30$, ses bajoyers à la cote $4^m,40$.

Art. 3. — Les projets, plans, coupes, élévations et devis descriptif des travaux qui font l'objet de la présente concession devront être approuvés par l'administration supérieure avant la mise à exécution des travaux. Tous les travaux de modification que voudrait faire le concessionnaire pendant la durée de sa concession devront de même être préalablement autorisés par l'administration. Le concessionnaire sera seul responsable du bon état et de la solidité des travaux par lui exécutés.

Les travaux seront surveillés par les agents des ponts et chaussées attachés au service du port, qui constateront par un procès-verbal, après leur achèvement, qu'ils ont été exécutés conformément aux projets approuvés.

Art. 4. — Le bassin de radoub, son matériel et ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, sinon un arrêté du préfet pourra prescrire la fermeture provisoire du bassin.

Art. 5. — Le concessionnaire est autorisé à percevoir, pendant une durée de vingt-cinq années, les taxes suivantes sur les navires qui feront usage de son bassin :

NAVIRES A VOILES.

	fr. c.
Pour l'entrée, la mise à sec et la sortie, si le navire ne doit pas occuper le bassin plus de deux jours, tous frais compris par tonneau de jauge.	0,60
Pour un séjour plus long, par tonneau de jauge et par jour, en comptant le jour d'entrée et le jour de sortie.	0,25

NAVIRES A VAPEUR.

Pour l'entrée, la mise à sec et la sortie, si le navire ne doit pas occuper le bassin plus de deux jours, tous frais compris, par tonneau de jauge.	0,70
Pour un séjour plus long, par tonneau de jauge et par jour, en comptant le jour d'entrée et le jour de sortie.	0,30

Art. 6. — Les navires ne seront admis dans le bassin que légers ou avec un lest ne dépassant pas 15 tonneaux par 100 tonneaux de jauge. Chaque tonneau de lest, ainsi que toute autre marchandise en sus de ce poids, payera $0^f,10$ par jour.

Art. 7. — Le concessionnaire est autorisé à réclamer des navires qui entreront dans le bassin de radoub le payement des taxes ci-dessus déterminées, à raison d'un tonnage minimum de 80 tonneaux; mais il pourra consentir à l'amiable des diminutions pour les bateaux d'un tonnage inférieur à 80 tonnes.

Art. 8. — Moyennant le payement des taxes prévues aux articles précédents, le concessionnaire devra pourvoir aux dépenses de la main-d'œuvre et aux fournitures d'apparaux et de matières pour la mise à sec du bassin et pour le maniement et l'ancrage des navires. Les équipages des navires entrant dans le bassin devront toutefois prêter leur concours. Les capitaines ou armateurs seront libres de faire faire à leurs navires les réparations qu'ils jugeront utiles par tous les constructeurs de leur choix.

Art. 9. — Aucune taxe ne sera perçue pour le séjour d'un navire dans le bassin les dimanches et fêtes reconnues, s'il n'est pas alors travaillé au navire.

Il en sera de même pour les autres jours où, par suite des cas de force majeure, il y aurait impossibilité de travailler dans le bassin.

Art. 10. — Le présent tarif pourra être revisé tous les cinq ans, en suivant les formalités qui ont précédé son adoption.

Art. 11. — La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. Le concessionnaire aura le droit de réduire les prix du tarif, mais devra préalablement en donner par écrit connaissance à l'administration.

Les taxes ainsi réduites ne pourront être relevées avant un délai de trois mois.

Art. 12. — Il sera ouvert par le concessionnaire un registre sur lequel les navires seront inscrits dans l'ordre et la date de leur demande d'admission. Ils seront admis dans le bassin suivant leur ordre d'inscription. Toutefois, les navires de l'Etat auront toujours la priorité, en se conformant aux dispositions du tarif en vigueur, et lorsque le bassin sera vide, le concessionnaire ne pourra jamais refuser de recevoir un navire en danger. Le registre tenu par le concessionnaire devra être représenté, à la première réquisition, à toute personne intéressée à en obtenir communication, sous peine de tous dommages et intérêts.

Art. 13. — Les articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 12 du présent décret seront imprimés aux frais du concessionnaire et affichés dans son bureau et dans celui des officiers du port, qui sont chargés d'en assurer l'exécution.

Art. 14. — La concession sera de plein droit résiliée :

1° Si le concessionnaire n'a pas exécuté les travaux dix-huit mois après la date du présent décret ;

2° Si, par défaut d'entretien, le bassin reste pendant dix-huit mois consécutifs sans pouvoir être utilisé ;

3° Si l'emplacement occupé par le bassin et ses dépendances

devient nécessaire pour l'exécution d'un ouvrage d'utilité publique pour lequel un décret sera intervenu.

Dans ce dernier cas, le concessionnaire aura droit à une indemnité égale à autant de vingt-cinquièmes de la valeur des ouvrages créés qu'il restera d'années à courir pour la concession.

La valeur des ouvrages sera fixée par deux experts désignés, l'un par le concessionnaire, l'autre par le préfet. En cas de désaccord, un tiers expert sera désigné par le ministre des travaux publics.

Art. 15. — Aux termes de la concession, l'État rentrera en possession des terrains affermés au sieur *Duhau* et sera subrogé à tous les droits du concessionnaire dans la propriété du bassin de radoub, des bâtiments et des installations fixes nécessaires à son exploitation.

Le concessionnaire sera tenu de les lui livrer en bon état, mais il restera propriétaire des machines, outils et apparaux, lesquels pourront être repris par l'État d'après leur valeur, réglée à dire d'experts.

Art. 16. — La concession est faite moyennant une redevance annuelle de 100 francs, qui sera acquittée chaque semestre et d'avance, en deux termes égaux, à la caisse du receveur des domaines de Bayonne.

Art. 17. — Les baux des 5 mai 1868 et 16 avril 1870 seront résiliés de plein droit le jour où sera rendu le présent décret; mais le sieur *Duhau* devra payer le prorata de loyer échu à cette date.

Art. 18. — Le concessionnaire payera, à compter de la date du présent décret, les impôts de toute nature qui sont ou pourront être établis sur les terrains concédés.

Art. 19. — Il payera, en sus du prix annuel, tous les frais auxquels la concession aura donné lieu.

(N° 68)

[20 août 1873.]

Restauration du pont de Pont-Saint-Vincent (Meurthe-et-Moselle).

1° Il sera procédé à la restauration du pont de Pont-Saint-Vincent, sur la Moselle (Meurthe-et-Moselle), route nationale, n° 74, de Châlon-sur-Saône à Sarreguemines, conformément aux dispositions du projet présenté par les ingénieurs.

2° La dépense, évaluée à 51.400 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la construction des grands ponts par le budget du ministère des travaux publics.

(N° 69)

[20 août 1873.]

Affectation de terrains domaniaux.

Affectation au département des travaux publics de diverses parcelles de terrain domanial, d'une superficie totale de 46 hectares 65 ares, situées à Dunkerque (Nord), provenant de l'ancienne enceinte des fortifications de l'ouest de cette place et d'une ancienne poudrière de la marine enclavée dans cette enceinte, les dites parcelles indiquées par un liséré vert sur des plans qui resteront annexés au présent décret.

(N° 70)

[20 août 1873.]

Rectification et élargissement de la route départementale de l'Yonne (n° 7). — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification et d'élargissement de la route départementale de l'Yonne, n° 7, d'Avallon à Lormes, dans la traverse de Cousin-la-Roche, suivant les lignes rouges d'un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 71)

[11 septembre 1873.]

Chemin de fer d'Epinay à Luzarches. — Urgence de prise de possession.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement de la première section du chemin de fer d'Épinay à Luzarches, de plusieurs parcelles de terrain non bâties, sises au territoire des communes de Deuil, Montmagny, Groslay, Sarcelles, Saint-Brice, Écouen, Piscop, Ézanvile et Domont (Seine-et-Oise); les dites parcelles indiquées sur des plans et états parcellaires qui resteront annexés au présent décret.

(N° 72)

[11 septembre 1873.]

Etablissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Valenciennes à Douzies par Bavai. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département du Nord, du chemin de fer d'intérêt local de Valenciennes à Douzies, par Bavai ;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département du Nord, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 19 février 1872 ;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue, le 23 mars 1872, entre les officiers du génie militaire et les ingénieurs des ponts et chaussées;

Vu la délibération, en date du 14 novembre 1871, par laquelle le conseil général du département du Nord a approuvé l'établissement du chemin de fer susmentionné;

Vu la convention passée, le 3 avril 1872, par le préfet du Nord avec le sieur *de Carpentier* (*Ernest*), banquier à Valenciennes, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 4 juillet 1872;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 19 août 1872 ;

Vu la lettre, en date du 6 septembre suivant, par laquelle le ministre de la guerre adhère à l'exécution du chemin, sous la réserve de diverses dispositions de détail à prendre dans l'intérêt de la défense, lors de l'examen du projet définitif ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Valenciennes à Douzies, par Bavai.

Art. 2. — Le département du Nord est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément à la convention passée le 3 avril 1872 et au cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 4. — Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

Entre le préfet du Nord, agissant au nom du département, conformément à la délibération du conseil général en date du 14 novembre 1871, et sous réserve du décret déclaratif d'utilité publique à intervenir,

D'une part ;

Et M. *Ernest de Carpentier*, banquier à Valenciennes, faisant élection de domicile à Lille, hôtel de la préfecture,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans à M. *de Car-*

pentier, en sa susdite qualité, la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de Valenciennes à Douzies, par Bavai.

Art. 2. — M. *de Carpentier*, en sa susdite qualité, s'engage à exécuter le chemin de fer désigné dans l'article précédent dans un délai maximum de quatre ans, à partir du décret déclaratif d'utilité publique.

Art. 3. — Il soumettra, dans un délai de six mois, à partir de la même date, les projets définitifs de la ligne concédée.

En cas d'inexécution de cette condition, le concessionnaire payera une indemnité de 1.000 francs par jour jusqu'au moment où il y aura satisfait.

Art. 4. — Une indemnité de 2.000 francs par jour sera payée au département par le concessionnaire, s'il n'a pas terminé les travaux et mis le chemin en exploitation à l'expiration du délai de quatre ans.

Art. 5. — En garantie de l'exécution de l'engagement, le concessionnaire fournira un cautionnement de 3.000 francs par chaque kilomètre à exécuter, en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Art. 6. — Cette somme sera rendue par cinquième et proportionnellement à l'achèvement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 7. — La concession de la ligne ci-dessus désignée est faite sans subvention ni garantie d'intérêt.

Art. 8. — Il est stipulé que le quart du produit brut de l'exploitation appartiendra au département au delà d'une recette kilométrique brute de 25.000 fr. par kilomètre.

Art. 9. — Il est interdit au concessionnaire, soit de vendre la ligne concédée en tout ou en partie, soit de fusionner avec une autre compagnie, soit d'affermer l'exploitation à une autre compagnie, sans l'autorisation dû conseil général, le tout à peine de déchéance.

Fait en double à Lille, le 3 avril 1872.

Les frais d'enregistrement résultant de la présente convention seront à la charge du concessionnaire.

Le Concessionnaire,
Signé Ernest de Carpentier.

Le Préfet du Nord,
Signé Séguier.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 11 septembre 1873 enregistré sous le n° 926.

Le Conseiller d'Etat, Secrétaire général, Signé de Boureuille.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La concession à laquelle s'applique le présent cahier des charges comprend le chemin de fer de Valenciennes à Douzies, par Bavai.

(*) Ce cahier des charges est identique à celui d'Orléans à la limite du dé-

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Ils devront être terminés dans un délai de quatre ans, à partir de la même date, de manière que les chemins soient praticables et exploités à l'expiration du dernier délai.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances qu'avec l'autorisation du département; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure pour ce qui concerne la grande voirie, et du département pour ce qui concerne la petite. L'administration supérieure et le préfet pourront y introduire les modifications qu'ils jugeront nécessaires; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie, avec le visa du préfet; l'autre demeurera entre les mains de l'administration préfectorale.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

Art. 4 et 5. . . . .

Art. 6. — Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés immédiatement pour deux voies; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constaté par l'administration.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. . . . .

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 500 mètres; ce rayon pourra toutefois être réduit à 300 mètres aux abords des gares. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^{m},016$ par mètre. Ce maximum ne devra être atteint que dans le cas d'absolue nécessité reconnue par les ingénieurs du contrôle.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser les eaux au même point.

. . . .

Art. 9. . . . .

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou

---

partement d'Eure-et-Loir (voir *Annales,* 1872, page 34), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de 4^{m},30 au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0^{m},80.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de 4^{m},50 au moins.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4^{m},80 au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de 4^{m},50.

Art. 13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45°.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera en outre établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types de ces barrières.

Art. 14. . . . .

Art. 15. . . . .

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours

d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies, et $4^{m},50$ sur les chemins à une voie ; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à $0^{m},80$.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et 6 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à $4^{m},80$. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17 et 18. . . . .

Art. 19 — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Art. 20 à 34. — (*Voir les art.* 19 *à* 33 *du type indiqué.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir à partir de l'expiration du délai d'un an fixé par l'article 2 ci-dessus.

Art. 36 et 37. — (*Voir les art.* 35 *et* 36 *du type indiqué.*)

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 104.500 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui sera acquise.

Art. 39 à 41. — (*Voir les art.* 38 *à* 40 *du type indiqué.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
. . . .			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	fr. c. 0,20	fr. c. 0,16	fr. c. 0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — OEufs. — Viande fraîche.— Gibier. — Sucre — Café. — Drogues.— Epiceries.—Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés.—Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*.— Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Laines. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,06	0,04	0,10
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais.— Pierres à chaux et à plâtre.— Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. . . . . — Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 fr.	0,05	0,03	0,08
— Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 fr.	0,03	0,02	0,05
— Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.	0,025	0,015	0,04
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra ja-			

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	de transport.	Totaux.
mais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	fr. c. 0,15	fr. c. 0,10	fr. c 0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront, en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de de fer pour être transporté par train express dans une voiture spéciale sera soumis au tarif de (impôt non compris).	0,60	0,40	1,00

Art. 43 à 64. — (*Voir les art. 44 à 63 du type indiqué.*)

Art. 65. — Le chemin de fer sera placé sous la surveillance de l'administration. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ses frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse départementale du trésor public, une somme de 100 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 66. — Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, la compagnie déposera au trésor public une somme de 104.500 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du

19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera rendu qu'après leur entier achèvement. En retour de cet avantage, les parties de lignes construites serviront de garantie au département jusqu'à leur complet achèvement.

Art. 67. — La compagnie devra faire élection de domicile à Lille.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Nord.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 69. — Les frais d'enregistrement résultant du présent cahier des charges et de la convention y annexée seront à la charge du concessionnaire.

Arrêté à Lille, le 3 avril 1872.

Le Concessionnaire,
Signé Ernest de Carpentier.

Le Préfet du Nord,
Signé Séguier.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 11 septembre 1873, enregistré sous le n° 926.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

(N° 73)

[20 septembre 1873.]

Chemin de fer des fosses de Bruay au canal d'Aire à la Bassée. — Déclaration d'urgence de prise de possession.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer d'embranchement destiné à relier les fosses de Bruay au canal d'Aire à la Bassée, de diverses parcelles de terrain non bâties, sises au territoire des communes de Fouquereuil, Annezin et Béthune (Pas-de-Calais), les dites parcelles indiquées sur un plan et un tableau qui resteront annexés au présent décret.

(N° 74)

[20 septembre 1873.]

Chemin de fer d'Epinay à Luzarches. — Déclaration d'urgence de prise de possession.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer d'Épinay à Luzarches, de plusieurs parcelles de terrain non bâties, sises au territoire de la commune d'Épinay-lès-Saint-Denis (Seine), les dites parcelles indiquées en rouge sur un plan parcellaire qui restera annexé au présent décret.

(N° 75)

[27 septembre 1873.]

Agrandissement de la gare de Chasse (chemin de fer de Lyon à Avignon). — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement et la modification des voies de la gare de Chasse, chemin de fer de Lyon à Avignon (Vaucluse), conformément au plan d'ensemble dressé, à la date du 20 février 1873, par l'ingénieur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les terrains seront incorporés au chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les travaux devront être terminés dans un délai de deux ans.

(N° 76)

[4 octobre 1873.]

Etablissement de tramways dans la ville du Havre. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la demande présentée par l'administration municipale de la ville du Havre à l'effet d'obtenir l'autorisation de placer sur un certain nombre de voies publiques, dépendant de la grande et de la petite voirie, un réseau de voies ferrées, à traction de chevaux, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté, le 26 août 1873, par le ministre des travaux public;

Vu l'avant-projet présenté, et notamment le plan d'ensemble annexé au cahier des charges et visé par le maire, le 30 avril 1873;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Vu notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, des 11-16 juin 1873;

Vu les délibérations du conseil municipal du Havre, des 30 avril et 25 juin 1873;

Vu l'avis du préfet, du 2 août 1873;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 3 mai et 7 août 1873;

Vu les lettres du ministre de l'intérieur, des 26 avril et 20 août 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'une ligne de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de la ville du Havre, dépendant de la grande et de la petite voirie, entre la jetée et l'octroi de Rouen (rue de Normandie).

Art. 2. — La ville du Havre est autorisée à établir les dites voies ferrées à ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges, et suivant les dispositions géné-

rales du plan ci-dessus visé, lesquels resteront annexés au présen décret.

Art. 3. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être accomplies dans un délai de cinq ans, à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I[er].

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1[er]. — La ville du Havre est autorisée à placer, à ses risques et périls, sur les voies publiques ci-après désignées, dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux, et à y établir un service de voyageurs et de marchandises.

Le réseau comprendra les deux lignes suivantes :

1° Ligne de la jetée au bureau d'octroi de Rouen, rue de Normandie.

Cette ligne aura son point de départ placé à l'extrémité sud de la rue de l'Esplanade, près la jetée du Nord.

Elle se dirigera vers l'hôtel de ville, en passant par la chaussée des États-Unis, la rue de Paris, les voies sud et est de la place de l'Hôtel-de-Ville, jusqu'au carrefour du boulevard de Strasbourg.

Aux abords de ce carrefour, il sera établi une station.

De là le chemin de fer gagnera le rond-point nord du cours de la République, à l'aide de deux tronçons se dirigeant : l'un par le boulevard de Strasbourg, côté est, et le dit cours de la République ; l'autre par la chaussée d'Ingouville, les rues du Lycée, du Champ-de-Foire, Grande-Rue-d'Ingouville et rue de Normandie.

Une seconde station sera établie sur le rond-point nord du dit cours.

Enfin le chemin de fer sera poursuivi entre le rond-point nord du cours de la République et le bureau d'octroi de Rouen, situé à la limite de la ville du Havre, point d'arrivée, en suivant directement la rue de Normandie.

2° Ligne des magasins généraux, docks et abattoirs.

Cette ligne aura son point d'embranchement sur la voie ferrée du cours de la République, au carrefour de la rue Turgot. Elle suivra cette rue jusqu'à l'entrée de la gare des marchandises du chemin de fer de l'Ouest, puis s'engagera dans les rues de la Gare, Verte et des Prés, passera à l'est du bassin Vauban et suivra les rues Neuve-du-Pont-Rouge et des Abattoirs jusqu'au point d'arrivée devant cet établissement.

Le parcours partiel ou total de cette ligne équivaudra au parcours d'une station.

(La ligne n° 2 ne sera pas exécutée quant à présent. Elle fera l'objet, s'il y a lieu, d'un décret subséquent.)

Art. 2.— La ville du Havre est autorisée à passer des traités avec une ou plusieurs compagnies pour l'établissement et l'exploitation des lignes ci-dessus décrites. Ces traités devront assurer l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront approuvés par décrets rendus en Conseil d'État. La ville du Havre demeurera garante envers l'État de l'accomplissement des obligations que le cahier des charges lui impose.

Art. 3. — Les voies ferrées devront être achevées et le service mis en complète activité le 31 janvier 1874.

Art. 4. — La ville du Havre devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure le projet d'ensemble des lignes concédées aussitôt après le décret de concession.

Ce projet comprendra les dispositions générales, telles que le tracé, l'emplacement, la largeur et le mode de construction des voies ferrées.

Les projets d'exécution et de détail des ouvrages des diverses lignes seront approuvés par le préfet, sur l'avis des ingénieurs. Ils devront être présentés dans l'ordre qui sera fixé par le préfet.

En cours d'exécution et pendant la durée de la concession, la ville aura la faculté de proposer des modifications aux dispositions adoptées. Ces modifications ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation de l'administration supérieure ou du préfet, suivant qu'il s'agira de dispositions générales ou de dispositions de détail.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, les modifications dont l'expérience ou les changements à faire sur les voies publiques feraient connaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

Art. 5. — La position des bureaux d'attente et de contrôle qui pourront être autorisés sur la voie publique, celle des égouts, de leurs bouches et regards, et des conduites d'eau et de gaz, devront être indiquées sur les plans présentés par la ville, ainsi que tout ce qui serait de nature à influer sur la position de la voie et sur la régularité des divers services qui peuvent en être affectés.

Art. 6. — La voie sera simple, à l'exception des points où il sera reconnu nécessaire d'établir des gares d'évitement.

Les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Les rails, dont l'administration supérieure déterminera la forme, le poids et le mode d'attache, sur la proposition de la ville, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à 0m,25 au moins au delà de chaque côté, dans les parties où les chaussées sont pavées; dans les empierrements, cette largeur sera portée à 0m,45.

Art. 7. — La ville sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Elle rétablira de même les communications publiques ou particulières que ses travaux l'obligeraient à modifier.

Art. 8. — La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées, pour la pose et l'entretien de la voie, seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables.

Les chaussées devront, autant que possible, être rétablies dans la même journée et remises dans le meilleur état.

Art. 9. — Les pavages de l'entre-rail et des deux bandes pavées accompagnant la voie seront faits en pavés de Cherbourg, à l'exception de la partie tracée sur le cours de la République, où l'on emploiera les pavés de May.

Pour le rétablissement des chaussées pavées, au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire pour opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi de demi-pavés.

Dans le cas où les voies ferrées seraient placées sur les trottoirs ou contre-allées en terre, il sera établi une chaussée empierrée pour la circulation des chevaux employés à l'exploitation.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 10. — Les travaux d'établissement et d'entretien seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs de l'État.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Art. 11. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voie assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par les ingénieurs chargés du contrôle. Leur procès-verbal ne sera valable qu'après l'approbation du préfet.

Après cette approbation, la ville pourra mettre en service les dites parties de voie et y percevoir les prix de transport ci-après déterminés.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12.—Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des 0m,35 qui servent d'accotements extérieurs aux rails, ainsi que l'entretien des empierrements établis sur les trottoirs et les contre-allées.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pous les ouvrages souterrains.

Art. 13. — Il sera établi par la ville, en nombre suffisant, des agents et des cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien des voies ferrées.

Art. 14. — Les types des diverses voitures à mettre en service devront être soumis à l'approbation préalable du préfet.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront du meilleur modèle,

suspendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées et fermées à glaces. Leur largeur sera de $2^{m},20$ au plus.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Il y aura des places de deux classes.

On se conformera, pour la disposition des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par le préfet.

Art. 15.—L'entretien et les réparations des voies ferrées, avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation seront soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Le service de l'entretien de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et la stationnement des voitures.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de vingt-neuf ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux.

Art. 17. — A l'expiration de la concession, le Gouvernement décidera, la ville entendue, si les voies ferrées seront maintenues en tout en partie pour être l'objet d'une nouvelle concession.

Dans le cas du maintien des voies, les conditions de la nouvelle concession seront arrêtées après instruction.

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, qu'à l'expiration de la concession les voies devront être supprimées en tout ou partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif, par les soins et aux frais de la ville du Havre, sans qu'elle puisse prétendre à aucune indemnité ou à la reprise du matériel par l'État.

Art. 19.—A défaut d'accomplissement soit des prescriptions relatives à la présentation des projets ou à l'achèvement des travaux, soit des autres obligations qui sont imposées par le présent cahier des charges, l'administration pourra prononcer la déchéance.

Si la déchéance est prononcée, l'administration ordonnera, la ville entendue, soit la suppression totale ou partielle des travaux, soit leur conservation et l'exploitation sur des bases qu'elle arrêtera.

Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la ville, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Art. 20. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation, la ville du Havre sera tenue de prendre les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service et pour réorganiser ensuite une exploitation régulière.

Si, dans un délai de six mois, cette réorganisation ne peut s'effectuer, la déchéance pourra être également prononcée.

Art. 21. — Les dispositions des articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où les obligations n'auraient pas été remplies par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 22. — A titre d'indemnité de la dépense et à raison des charges que la présente concession peut entraîner, le Gouvernement accorde à la ville du Havre l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les prix de transport ci-après déterminés :

Prix de transport.

Un maximum du prix des places à percevoir sur le réseau des tramways décrit à l'article 1er ci-dessus est dès à présent fixé au concessionnaire. Il ne pourra être dépassé pour quelque cause que ce soit pendant la durée de la concession.

	fr. c.
Ce maximum, pour les places de première classe ou de plates-formes, soit à l'avant, soit à l'arrière, sera, par voyageur et pour le parcours d'une station (partielle ou totale), de.	0,15
Pour le parcours de deux stations consécutives (partielles ou totales), de.	0,25
Et pour les trois stations (la première et la dernière partielles ou totales, de.	0,35
Le maximum du prix des places de deuxième classe et d'impériale sera, par voyageur et pour le parcours d'une première station (partielle ou totale), de.	0,10
Pour le parcours de deux stations consécutives (partielles ou totales, de.	0,20
Pour le parcours de trois stations (la première et la dernière partielles ou totales), de.	0,30

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement.

Le concessionnaire établira des cartes de correspondance qui seront délivrées par les conducteurs aux voyageurs désirant se rendre d'une ligne sur l'autre.

Il aura la faculté d'établir des abonnements dont les prix seront à sa convenance exclusive.

Si le service est continué après dix heures du soir en hiver et après onze heures en été, ce que le concessionnaire a la faculté de faire, les prix ci-dessus seront doublés

Petits paquets. — Les voyageurs pourront transporter avec eux, dans et sur les wagons des tramways, tous les objets à la main, tels que petits paniers, sacs ou étuis, cartons et paquets n'excédant pas 5 kilogrammes, ou un volume de 0m,50 de longueur sur 0m,30 de large ou de haut, et en tant, toutefois, que ces divers objets ne seront pas de nature à incommoder les voyageurs.

Mais tous autres paquets d'un plus fort volume, paniers, colis, valises, caisses, malles, etc., d'un poids qui n'excédera pas toutefois 25 kilogrammes, et jusqu'à $0^{mc},40$ en volume, devront être placés sur l'impériale, de façon également à ne pas gêner les voyageurs de cette place; chacun de ces derniers objets donnera lieu, au profit du concessionnaire, à une perception fixe de $0^{f},20$, quelle que soit la longueur du parcours.

Il est fait défense de transporter des objets quelconques sans que ceux-ci soient accompagnés par les voyageurs.

Art. 23. — Dans le cas où la ville jugerait à propos d'abaisser tout ou partie des tarifs, les taxes réduites ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois.

Art. 24. — Au moyen de la perception de ces tarifs, le transport des voyageurs devra avoir lieu avec soin, exactitude et célérité ; à cet effet on devra mettre et entretenir en circulation, en toute saison, le nombre de voitures et de chevaux reclamé par les besoins du service en se conformant aux arrêtés qui seront pris par le préfet.

Art. 25. — Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être revisés tous les cinq ans par l'administration supérieure, la ville du Havre entendue, après le renouvellement des formalités qui auront précédé leur établissement.

Art. 26. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la ville du Havre ou à ses ayants droit, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire, directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs, sous quelque dénomination que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises ayant le même objet.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 27. — Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

Art. 28. — Les fonctionnaires et les agents chargés de le surveillance de la voie, les employés de l'octroi et ceux de la police seront transportés gratuitement, pour l'exercice de leurs fonctions, sur toutes les lignes faisant partie de la concession. Toutefois, il ne sera pas reçu dans une voiture plus de six employés du service municipal à la fois.

En cas de sinistre, le matériel d'incendie sera transporté gratuitement.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 29. — Aucune indemnité ne pourra être réclamée par la ville pour les causes ci-après :

Dommages aux voies ferrées occasionnés par le roulage ordinaire.

État de la chaussée et influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies ;

Ouverture de nouvelles voies de communication et établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui du concessionnaire;

Trouble et interruption du service qui pourraient résulter, soit des mesures d'ordre et de police, soit de travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies ou les particuliers dûment autorisés;

Enfin, toute circonstance résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 30. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, le préfet prescrira les mesures nécessaires pour le rétablissement des communications.

Art. 31. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser, la ville du Havre entendue, toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établies en prolongement des mêmes voies.

Moyennant un droit de péage à fixer ultérieurement et les arrangements qu'ils prendront avec la ville, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur ces lignes, et réciproquement.

Dans le cas où la ville et les concessionnaires de ces embranchements ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Art. 32. — Le Gouvernement se réserve, en outre, le droit d'autoriser, la ville du Havre entendue, de nouvelles entreprises de transport sur les voies ferrées qui font l'objet de la présente concession, à charge, par ces entreprises, d'observer les règlements de service et de police et de payer, au profit du concessionnaire, un droit de circulation qui sera arrêté par l'administration, sur la proposition de la ville, et qui ne pourra excéder la moitié ni être inférieur au tiers des tarifs; cette proportion sera soumise à la révision prévue à l'article 25.

Art. 33. — Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien des voies ferrées pourront être assermentés, afin d'avoir qualité pour dresser des procès-verbaux.

Art. 34. — Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 16.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession.

La ville ou ses ayants droit seront tenus de rétablir les lieux dans l'état primitif à leurs frais.

Art. 35. — (Supprimé.)

Art. 36. — Les contestations qui s'élèveraient au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 37. — La ville du Havre sera tenue de déposer à la préfecture de la

Seine-Inférieure un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

Art. 38. — Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Art. 39. — Le présent dressé conformément au cahier des charges type arrêté par le ministère des travaux publics, proposé par nous, maire de la ville du Havre, et adopté par le conseil municipal dans sa séance du 30 avril 1873.

Havre, le 30 avril 1873.

Signé Brulé.

Approuvé :

Versailles, le 26 août 1873.

Le Ministre des travaux publics,

Signé A. P. Deseilligny.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 4 octobre 1873, enregistré sous le n° 963.

Le Conseiller d'État, Secrétaire genéral,

Signé De Boureuille.

(N° 77)

[4 octobre 1873.]

Etablissement de tramways dans la ville de Lille. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu la demande présentée par l'administration municipale de la ville de Lille à l'effet d'obtenir l'autorisation de placer sur un certain nombre de voies publiques, de la grande et de la petite voirie, un réseau de voies ferrées à traction de chevaux, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté, le 11 août 1873, par le ministre des travaux publics ;

Vu l'avant-projet dressé sous la direction de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur des travaux municipaux, et notamment le plan d'ensemble, visé le 29 août 1872 ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834 ;

Vu notamment le procès-verbal de la commission d'enquête du 31 mai 1873 ;

Vu les délibérations du conseil municipal de Lille, en date des 21 mars 1871, 16 octobre 1872, 10 mai et 21 juin 1873;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Lille, du 22 juillet 1873;

Vu la lettre du préfet, du 11 juillet 1873;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 13 mars et 21 juillet 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Vu les lettres du ministre de l'intérieur des 22 août 1872 et 5 août 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de la ville de Lille, dépendant de la grande et de la petite voirie.

Art. 2. — La ville de Lille est autorisée à établir les dites voies ferrées à ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges et suivant les dispositions générales des lignes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 12 du plan annexé au présent décret.

Art. 3. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être accomplies dans un délai de cinq ans, à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ville de Lille est autorisée à placer à ses risques et périls, sur les voies publiques ci-après désignées, dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, un réseau de voie ferrées desservies par des chevaux, et à y établir un service de voyageurs et de marchandises.

Le réseau comprendra les douzes lignes suivantes :

Première ligne. — Place d'Isly, rue d'Isly, place Montebello, boulevard

---

(*) Ce cahier des charges est identique à celui des tramways de la ville du Havre (*Ann. des ponts et chaussées*, 1874, page 328), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

Vauban, place de Turcoing, rue Nationale, Grande-Place, rue des Manneliers, place du Théâtre, rue de la Gare et place de la Gare.

Deuxième ligne. — Place d'Isly, rue d'Esquermes, rue du Faubourg-Notre-Dame, place de la République, boulevard de la Liberté, rue Nationale, Grande-Place, rue des Manneliers, place du Théâtre, rue de la Gare et place de la Gare.

Troisième ligne. — Place des Postes, rue des Postes, place de Sébastopol, rue de Solferino, rue d'Inkermann, place de la République, boulevard de la Liberté, rue Nationale, Grande-Place, rue des Manneliers, place du Théâtre, rue de la Gare et place de la Gare.

Quatrième ligne. — Place d'Arras, rue Nicolas-Leblanc, place de la République, boulevard de la Liberté, rue Nationale, Grande-Place, rue des Manneliers, place du Théâtre, rue de la Gare et place de la Gare.

Cinquième ligne. — Place de Tourcoing, boulevard Vauban, façade de l'Esplanade, rue Négrier, rue du Pont-Neuf, rue de Thionville, rue de Gand, place de Gand, rue de Courtrai, place aux Bluets, rue des Jardins, rue du Lombard, rue du Vieux-Faubourg, rue des Buisses et place de la Gare.

Sixième ligne. — Place Montebello, boulevard Montebello, place des Postes, boulevard Vallon, jusqu'à la rue de Solferino.

Septième ligne. — Place d'Arras, rue d'Arras, boulevard d'Italie, boulevard Papin, rue de Paris, parvis Saint-Maurice, rue du Priez et place de la Gare.

Huitième ligne. — Porte de Douai, route de Douai, rue de Solferino jusqu'à la route de Dunkerque.

Neuvième ligne. — Route de Dunkerque, boulevard de la Liberté, boulevard d'Italie, boulevard Louis XIV, porte Louis XIV, Nouvelle-Route, jusqu'au passage à niveau de la rue du Faubourg-de-Tournay.

Dixième ligne. — Place de la République, boulevard de la Liberté, rue Nationale, Grande-Place, rue des Manneliers, place du Théâtre, rue de la Gare, place de la Gare, rue de Tournay, porte de Tournay, rue du Faubourg-de-Tournay, jusqu'à la route de Lannoy.

Onzième ligne. — Rue Négrier, rue du Pont-Neuf, rue de Thionville, rue de Gand, place de Gand, rue de Courtrai, place aux Bluets, rue des Jardins, rue du Lombard, rue du Vieux-Faubourg, rue des Buisses, place de la Gare, rue de Tournay, porte de Tournay, rue du Faubourg-de-Tournay, jusqu'au passage à niveau.

Douzième ligne. — Façade de l'Esplanade, rue d'Anjou, rue de Voltaire, rue de la Halle, quai de la Basse-Deule, rive gauche.

Art. 2. . . . .

Art. 3.— Les voies ferrées devront être achevées et le service mis en complète activité dans un délai maximum de cinq ans, à partir de la date du décret de concession, et de manière qu'un cinquième au moins de la longueur totale du réseau soit livré chaque année à la circulation durant cette période de cinq ans.

Art. 4 et 5. . . . .

Art. 6. . . . .

Les rails, dont l'administration supérieure déterminera la forme, le poids et

le mode d'attache, sur la proposition de la ville, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à 0m,47 au moins au delà de chaque côté.

Art. 7 et 8. . . . .

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans les dites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées. . . . .

Art. 10. . . . .

Art 11. — A mesure que les travaux seront terminés sur les parties de voies assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par les ingénieurs chargés du contrôle. Leur procès-verbal ne sera valable qu'après homologation du préfet.

Après cette homologation, la ville pourra mettre en service les dites parties de voies et y percevoir les prix de transport et les droits de péage ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale de la ligne concédée.

Lorsque les travaux compris dans la concession seront achevés, la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

TITRE II.

ENTREPRISE ET EXPLOITATION.

Art. 12.—Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des 0m,25 pour les chaussées pavées, et des 0m,45 pour les chaussées empierrées, qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

. . . .

Art. 13. . . . .

Art. 14. — Les types des diverses voitures à mettre en service devront être soumis à l'approbation préalable du préfet.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront du meilleur modèle, suspendues sur ressort, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées, et fermées à glaces. Leur largeur sera de 1m,98 au plus.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Il y aura des places de deux classes.

On se conformera, pour la disposition des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par le préfet.

Art. 15. . . . .

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'arti-

cle 1er du présent cahier des charges, sera de quarante ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux.

Art. 17. . . . .

Art. 18. . . . .

Art. 19. — Faute par la ville de Lille d'avoir présenté les projets ou d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés, et faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance.

Si la déchéance est prononcée, l'administration ordonnera, la ville entendue, soit la suppression partielle ou totale des travaux, soit leur conservation et l'exploitation sur des bases qu'elle arrêtera.

Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la ville, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Art. 20. . . . .

Art. 21. . . . .

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 22. — A titre d'indemnité de la dépense et à raison des charges que la présente concession peut entraîner, le Gouvernement accorde à la ville de Lille l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DISTANCES PARCOURUES.		PRIX de péage.	PRIX de transport.	TOTAL.
§ 1er. — VOYAGEURS.		fr. c.	fr. c.	fr. c.
1re classe.	De 0 à 2 kilomètres	0,05	0,20	0,25
	De 2 à 3	0,06	0,24	0,30
	De 3 à 4	0,07	0,28	0,35
	De 4 à 5	0,08	0,32	0,40
	De 5 à 6	0,09	0,36	0,45
	De 6 à 7	0,10	0,40	0,50
2e classe.	De 0 à 2 kilomètres	0,03	0,12	0,15
	De 2 à 3	0,04	0,16	0,20
	De 3 à 4	0,05	0,20	0,25
	De 4 à 5	0,06	0,24	0,30
	De 5 à 6	0,07	0,28	0,35
	De 6 à 7	0,08	0,32	0,40
§ 2. — MARCHANDISES.				
1° HOUILLE ET CHARBON (la tonne).				
De 0 à 2 kilomètres		0,06	0,24	0,30
De 2 à 3		0,08	0,32	0,40
De 3 à 4		0,10	0,40	0,50
De 4 à 5		0,12	0,48	0,60
De 5 à 6		0,14	0,56	0,70
De 6 à 7		0,16	0,64	0,80
2° MATIÈRES DIVERSES (la tonne).				
De 0 à 2 kilomètres		0,08	0,32	0,40
De 2 à 3		0,12	0,48	0,60
De 3 à 4		0,16	0,64	0,80
De 4 à 5		0,20	0,80	1,00
De 5 à 6		0,24	0,96	1,20
De 6 à 7		0,28	1,12	1,40

On adoptera, pour chaque ligne, des prix uniques respectivement applicables à chacune des deux classes de voyageurs. Ces prix seront calculés au moyen du tarif précédent, d'après le parcours moyen de la ligne. Les lignes pourront être, à toute époque, modifiées par l'administration, sur la proposition de la ville.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes; les fractions ne seront comptées que par centième de tonne.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers, le prix des places de deuxième classe sera, si l'administration municipale le requiert, abaissé au taux de 0f,10 pour toutes distances. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par l'administration municipale.

Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation de l'administration municipale, être employées à ces transports.

Les enfants de quatre à sept ans seront transportés à moitié prix.

Les places d'impériale seront assimilées pour le prix aux places de seconde classe.

Les billets d'aller et retour seront accordés avec une réduction d'un quart sur le prix total que l'on devrait payer pour parcourir deux fois le même itinéraire.

Il pourra être délivré des cartes permettant aux personnes qui voudront ainsi s'abonner de parcourir tout le réseau de la ville et de la banlieue, moyennant une redevance de 10 francs par mois pour la première classe et de 7 francs par mois pour la deuxième classe.

Les prix déterminés au tarif précédent, en ce qui concerne les marchandises, ne sont pas applicables aux objets encombrants, à l'or, à l'argent et autres valeurs, et, en général, à tous paquets et colis pesant isolément moins de 50 kilogrammes.

Dans tous ces cas, les prix spéciaux seront arrêtés par le préfet, sur la proposition de la ville. Il en sera de même pour les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 23 à 26. . . . .

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 27. — Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

Art. 28. — Les ingénieurs et les agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 29 à 34. . . . .

Art. 35. — Les contestations qui s'élèveraient entre la ville de Lille et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 36. — La ville de Lille sera tenue de déposer à la préfecture du Nord un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

Art. 37. — Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Approuvé :

Versailles, le 11 août 1873.

Le Ministre des travaux publics,

Signé A. P. Deseilligny.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 4 octobre 1873, enregistré sous le n° 964.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

(N° 78)

[8 octobre 1873.]

Etablissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Doullens à la limite du département du Pas-de-Calais, vers Arras, par Authieule. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de la Somme, d'un chemin de fer d'intérêt local de Doullens à la limite du département du Pas-de-Calais, vers Arras, par Authieule;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 29 juin 1872;

Vu les délibérations du conseil général de la Somme, en date des 16 avril, 29 et 31 août 1872, relatives à l'établissement du chemin de fer susmentionné;

Vu les délibérations de la commission départementale, en date des 12 et 23 décembre 1872 et 23 janvier 1873;

Vu la convention passée, le 23 janvier 1873, pour la construction et l'exploitation de ce chemin, entre le préfet du département et les sieurs *Simon Simon* et *Paul Haarlbeicher*, agissant au nom de la banque franco-autrichienne-hongroise, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue entre les officiers du génie militaire et les ingénieurs des ponts et chaussées, et la lettre, en date du 16 août 1873, par laquelle le ministre de la guerre a adhéré à l'exécution du chemin;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 29 mai 1873;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, en date du 6 août 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 11 août 1871, sur les conseils généraux;

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Doullens à la limite du département du Pas-de-Calais, vers Arras, par Authieule.

Art. 2. — Le département de la Somme est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément à la convention susvisée passée, le 23 janvier 1873, avec les sieurs *Simon Simon* et *Paul Haarbleicher*, agissant au nom de la banque franco-autrichienne-hongroise, et au cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics, donnée de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement, et sous la condition que les émissions d'obligations successivement autorisées ne pourront jamais dépasser le montant des versements effectués sur le capital-actions.

Art. 4. — Les ministre de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

Entre le préfet de la Somme, autorisé par la commission départementale, agissant en conformité de la délibération du conseil général du 31 août 1872,

Et MM. *Paul Haarbleicher* et *Simon Simon*, agissant en leur qualité d'administrateurs-directeurs de la banque franco-autrichienne-hongroise, constituée

suivant acte passé devant Me *Lavoignat*, notaire à Paris, le 18 novembre 1871, et dont le siége social est à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, n° 39, et rue Auber, n° 6, autorisés à l'effet des présentes par délibération du comité de la dite banque du 16 septembre dernier,

Les dits sieurs *Paul Haarbleicher* et *Simon Simon*, au nom de la dite banque, élisant domicile à Amiens, en la demeure de MM. *Duvette* et compagnie, rue des Jacobins, n° 5,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Somme, autorisé par la commission départementale, concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans, sous la réserve de la déclaration d'utilité publique, à la banque franco-autrichienne-hongroise, qui l'accepte, l'exécution et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local de Doullens à la limite du département de la Somme, vers Mondicourt et Arras, par Authieule, où la compagnie s'engage à établir une station pour les voyageurs et les marchandises. Une voie d'accès du chemin vicinal d'Authieule à Doullens à la station d'Authieule sera exécutée aux frais de la compagnie.

Cette concession est faite conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé de la concession de Frévent à Gamaches, tel qu'il est aujourd'hui appliqué, sauf les modifications pouvant résulter des lois nouvelles et celles relatives aux poids des rails, conformément à la délibération du conseil général du 31 août 1872.

Art. 2. — De son côté, la banque franco-autrichienne-hongroise s'engage à acheter les terrains nécessaires à l'établissement du chemin, à exécuter ce chemin et à le mettre en exploitation dans un délai de trente mois, à partir de l'approbation des projets.

Art. 3. — Pour assurer l'exécution de cette clause, la compagnie franco-autrichienne-hongroise s'engage à produire les projets définitifs du chemin dans un délai de six mois, à partir du décret d'utilité publique, et à fournir dans un délai maximum d'un mois, après la demande qui en sera faite, les projets relatifs aux modifications ou variantes qui pourraient lui être demandées, étant entendu que les dites modifications n'augmenteraient pas la longueur du tracé ni les difficultés d'exécution de l'avant-projet dressé par MM. *Abt* et compagnie, le 13 mai 1872 (tracé bleu), et approuvé par la commission départementale.

En cas de non-exécution de cette condition, la compagnie subira une retenue de 200 francs par jour jusqu'au moment où elle y aura satisfait.

Art. 4. — La banque franco-autrichienne-hongroise s'engage également à commencer l'exécution de la ligne de manière à avoir dépensé, en acquisition de terrains, travaux et fournitures, une somme d'au moins 6.000 francs par kilomètre dans l'année qui suivra l'approbation du projet.

Art. 5. — Il sera fourni par la banque concessionnaire, dans les huit jours de la présente convention, un cautionnement de 10.000 francs; ce cautionnement sera remboursé dans les termes du cahier des charges.

Art. 6. — Une indemnité de 100 francs par jour de retard sera payée au département par la banque concessionnaire, si elle n'a pas terminé les travaux et mis le chemin en exploitation à l'expiration des trente mois qui lui sont accordés à partir de l'approbation des projets.

Le manquement à l'une ou à l'autre des conditions ci-dessus entraînera, en outre, la perte du cautionnement et pourra entraîner la déchéance de la concession. Cette déchéance sera prononcée, s'il y a lieu, par le conseil général, à la suite d'une simple mise en demeure administrative.

Art. 7. — La banque franco-autrichienne-hongroise s'engage à établir sur la ligne, pour les voyageurs de toute classe, au moins trois trains par jour dans les deux sens.

Ces trains marcheront avec une vitesse d'au moins 30 kilomètres à l'heure.

Art. 8. — La banque concessionnaire ne pourra faire aucune cession ni rétrocession, de quelque nature qu'elle soit, sans l'autorisation du département; néanmoins elle est autorisée, dès à présent, à conclure avec les compagnies de Frévent à Gamaches et d'Avancourt au Tréport tous traités de fusion ou d'exploitation, mais elle s'interdit toute fusion avec une autre compagnie sans l'autorisation du département.

Fait double à Amiens, le 23 janvier 1873.

Approuvé l'écriture :
Les Administrateurs-Directeurs de la banque franco-autrichienne-hongroise,
Signé PAUL HAARBLEICHER, SIMON.

Le Préfet de la Somme,
Signé E. DE GUERLE.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 8 octobre 1873, enregistré sous le n° 1015.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ DE CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne concédée se détachera de la station de Doullens (ligne de Frévent à Gamaches) et se dirigera à la limite du département de la Somme, vers Mondicourt et Arras, par le territoire d'Authieule, où une section pour les voyageurs et les marchandises sera établie. Un chemin d'accès du chemin vicinal d'Authieule à Doullens à la station d'Authieule sera exécuté aux frais de la compagnie.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir du décret qui autorise l'exécution.

(*) Ce cahier des charges présente des dispositions identiques à celles du cahier des charges du chemin de fer d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (voir *Annales*, 1872, p. 34), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

Ils devront être terminés dans un délai de trente mois, à partir de l'approbation des projets par l'administration, de telle sorte qu'à l'expiration de ce dernier délai le chemin de fer soit en exploitation dans toute son étendue, sans préjudice de ce qui est dit au traité.

Art. 3.— Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure, pour ce qui concerne la grande voirie, et du préfet, pour ce qui concerne la petite. L'administration et le préfet pourront y introduire les modifications qu'ils jugeront nécessaires. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre restera dans les bureaux de la préfecture.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

Art. 4 et 5. — (*Voir les articles correspondants du type indiqué.*).

Art. 6.— Le chemin sera exécuté à une seule voie, sauf l'établissement des gares d'évitement qui seraient reconnues nécessaires avant ou pendant l'exploitation.

Art. 7. . . . .

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^{m},012$ par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

Art. 9. . . . .

Il pourra être établi de simples haltes à la rencontre des routes ou chemins importants, soit pour prendre, soit pour déposer des voyageurs. Leur position sera fixée par le préfet, la compagnie entendue.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11 et 12. . . . .

Art. 13. . . . .

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets-types de ces barrières.

Art. 14. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes. l'inclinaison des pentes et des rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder $0^m,03$ par mètre pour les routes nationales ou départementales et $0^m,05$ pour les chemins vicinaux. Ces rampes ou pentes seront précédées d'un palier de 15 mètres de longueur au moins. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15 à 18. . . . .

Art. 19. — La voie sera établie d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails pèseront 35 kilogrammes par mètre courant et le matériel sera construit dans les mêmes conditions que celui des grandes compagnies.

Art. 20. — Le chemin de fer sera bordé de haies ou de toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, savoir :

1° Dans toute l'étendue de la traversée des lieux habités;

2° Sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau;

3° Et sur les autres points qui pourraient être indiqués par l'administration.

Art. 21. . . . .

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

Art. 22. . . . .

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24 à 29. — (*Voir les art.* 23 *à* 28 *du type indiqué.*)

Art. 30. . . . .

La compagnie pourra employer des voitures mixtes contenant des compartiments de première, deuxième et troisième classe. Les voitures seront construites selon les modèles les plus nouveaux.

Art. 31 à 34. — (*Voir les art.* 29 *à* 33 *du type indiqué.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La concession du chemin de fer mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter de l'expiration du délai d'un an fixé par l'article 2.

Art. 36 à 41. — (*Voir les art.* 35 *à* 40 *du type indiqué.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF. 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,087	0,033	0,12
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).	0,065	0,025	0,09
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0,042	0,018	0,06
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,50).	0,020	0,005	0,025
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,24	0,16	0,40
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — OEufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Maïs — Riz. — Châtaignes. — Betteraves et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,11	0,07	0,18

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
2e classe. — Pierres de taille et produits de carrière. — Minerais. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Houille. — Marnes. — Cendres. — Pulpes de betteraves. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Cailloux et sables.	fr. c. 0,08	fr. c. 0,04	fr. c. 0,12
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes. . . .	0,12	0,06	0,18
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes. . . .	0,17	0,08	0,25
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,30	1,20	3,50
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,90	1,50	4,40
Tender de 7 à 10 tonnes.	1,15	0,60	1,75
Tender de plus de 10 tonnes.	1,70	0,90	2,60
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender, marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,20	0,10	0,30
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,26	0,14	0,40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.	0,17	0,08	0,25
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront, en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,10	0,06	0,16
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,52	0,28	0,80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,28	0,12	0,40

. . . .

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur les marchés régulateurs de Roye et d'Arras, à 20 francs ou au-dessus, le préfet pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à $0^f,08$ par tonne et par kilomètre.

Art. 42 *bis*. — L'administration pourra exiger que la compagnie délivre des billets d'aller et de retour à prix réduits entre deux gares quelconques de la concession.

Ces billets, valables pour une durée maximum de vingt-quatre heures, à partir du départ ou du passage du premier train de la journée jusqu'à l'arrivée du dernier train de la même journée, seront taxés à $0^f,25$ par franc au-dessous du tarif de l'article précédent.

Les billets d'aller et de retour avec faculté de séjour pendant une journée, ou valables pendant quarante-huit heures dans les mêmes conditions que ci-dessus, seront taxés à $0^f,20$ par franc au-dessous du même tarif.

Art. 43 à 46. — (*Voir les art. 42 à 45 du type indiqué.*)

Art. 47.— Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèsent pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux ou objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderaient 5.000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

Dans les quatre cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

Art. 48. — (*Voir l'art.* 47.). . . . .

L'administration se réserve aussi la faculté d'abaisser les taxes jusqu'à concurrence de 20 p. 100 au-dessous des limites déterminées par le tarif ; mais elle s'en interdit l'exercice jusqu'au moment où le produit kilométrique brut aura atteint le chiffre de 15.000 francs.

Art. 49. — (*Voir l'art.* 48.)

Art. 50. — (*Voir l'art.* 49.). . . . .

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Art. 51 à 55. — (*Voir les art. 50 à 54 du type indiqué.*)

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

. . . .

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu

de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture donnera lieu à l'application de la moitié du prix du tarif.

. . . .

Art. 57 à 59. . . . .

Art. 60. . . . .

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 60 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 60 kilomètres, 15 p. 100 (*).

Art. 61 à 63. . . . .

Art. 64. — Le chemin de fer sera placé sous la surveillance de l'administration.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception de travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie. Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, dans une caisse indiquée par le préfet, une somme de 100 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 fr. par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 57 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 66. — Dans les huit jours de l'acte de concession, la compagnie déposera au trésor public une somme de 10.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, ainsi qu'il est expliqué au traité passé avec la compagnie, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 67. — La compagnie devra faire élection de domicile à la banque de MM. *Duvette* et compagnie, à Amiens, rue des Jacobins, n° 5.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Somme.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent

---

(*) Les dispositions relatives à l'envoi des wagons de la compagnie sur les embranchements particuliers ne sont pas reproduites dans ce cahier des charges.

cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Somme, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 69. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention y annexée seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Les Administrateurs-Directeurs de la banque franco-autrichienne-hongroise,

Signé SIMON et PAUL HAARBLEICHER.

Le Préfet de la Somme,
Signé E. DE GUERLE.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 8 octobre 1873, enregistré sous le n° 1015.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

(N° 79)

[10 octobre 1873.]

Etablissement, dans le département de la Meuse, d'un chemin de fer d'intérêt local de Lérouville à la limite du département de la Haute-Marne, vers Eurville. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de la Meuse, d'un chemin de fer d'intérêt local de Lérouville à la limite du département de la Haute-Marne, vers Eurville, avec embranchement sur les carrières de Fourches et les établissements industriels de MM. *André*, *Doué* et de Montiers-sur-Saulx;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département de la Meuse, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 25 mai et 22 juin 1872;

Vu les délibérations, en date des 14 novembre 1871, 23 août 1872, 6 et 7 mars 1873, par lesquelles le conseil général de la Meuse a approuvé l'établissement du chemin de fer susmentionné, ainsi que le traité passé, le 24 août 1872, pour sa construction et son exploitation, avec le sieur *Jules Delloys-Tiberghien*, banquier à Bruxelles.

Ensemble la délibération du même conseil général, en date du

25 août 1873, qui approuve des modifications apportées à plusieurs articles de ce traité;

Vu le traité conclu, le 24 août 1872, avec le sieur *Hubert Brasseur*, mandataire de la maison *Delloye-Tiberghien*, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Ensemble le traité passé le 26 août 1873, qui apporte des modifications à plusieurs articles du précédent traité;

Vu la lettre, en date du 1er mars 1873, par laquelle M. *Hubert Brasseur*, ès nom qu'il agit, a déclaré consentir à ce que la subvention accordée par le département fût fixée à la somme de 160.000 francs;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 28 avril 1873;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue, les 10 octobre, 2 et 10 décembre 1872, entre les ingénieurs des ponts et chaussées et les officiers du génie, et l'adhésion donnée par le ministre de la guerre à l'exécution du chemin par une lettre en date du 31 juillet 1873;

Vu la lettre du ministre des finances, du 24 mai 1873, et celle du ministre de l'intérieur, du 4 juin suivant;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 10 août 1871;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Meuse, d'un chemin de fer de Lérouville à la limite du département de la Haute-Marne, vers Eurville, avec embranchement sur les carrières de Fourches et les établissements industriels de MM. *André, Doué* et de Montiers-sur-Saulx, conformément au tracé rouge figuré sur les plans nos 1, 2, 3 et 8 (A), visés par l'ingénieur en chef du département, les 1er et 4 avril 1873. Le raccordement avec la ligne de Paris à Avricourt devra être concerté avec la compagnie de l'Est et approuvé spécialement par l'administration supérieure.

Art. 2. — Le département de la Meuse est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux traités passés le 24 août 1872 et le 26 août 1873, au cahier des charges et à la déclaration susvisée du concessionnaire, en date du 1er mars 1873.

Des copies certifiées de ces traités, du cahier des charges et de la déclaration précitée resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Il est alloué au département de la Meuse, sur les fonds du trésor, par application de l'article 6 de la loi précitée du 12 juillet 1865 et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 80.000 fr.

Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, aux époques qui seront ultérieurement déterminées par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, de l'emploi, en achat de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du terme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 5. — Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

TRAITÉ.

L'an 1872, le 24 août,

Entre M. *Alexandre Vimont*, préfet de la Meuse, agissant au nom du département de la Meuse, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par le conseil général, dans sa séance du 23 mai 1872,

D'une part;

Et M. *Delloye-Tiberghien*, banquier à Bruxelles, stipulant par M. *Hubert Brasseur*, son mandataire, en vertu d'une procuration annexée au présent contrat, dûment enregistré,

D'autre part;

Attendu que l'article 13 du traité du 14 novembre 1871, conclu entre le préfet et MM. *Otlet* et *Lebon*, concessionnaires du chemin de fer de Sedan à Lérouville, approuvé par le conseil général et relatif à la concession d'un chemin de fer d'intérêt local de Lérouville à Eurville, est ainsi conçu :

« Le présent traité ne liera le département envers MM. *Lebon* et *Otlet* qu'au-
« tant que M. *Brasseur* (mandataire de M. *Delloye-Tiberghien*), qui, par son
« traité, a un droit de préférence pour toutes les lignes qui aboutissent sur
« celle de Nançois à Gondrecourt, y renoncerait pour la ligne qui fait l'objet
« de la présente concession. Il devra être mis régulièrement en demeure de se
« prononcer, par M. le préfet, dans le délai d'un mois, à compter de la notifi-
« cation du traité; »

Attendu que, conformément à cet article 13, M. *Delloye-Tiberghien* a été mis régulièrement, le 3 décembre 1871, par M. le préfet de la Meuse, en demeure de se prononcer dans le délai d'un mois;

Attendu que M. *Delloye* a notifié, le 28 décembre 1871, à M. le préfet de la Meuse, que, usant de la faculté à lui concédée par l'article 5 du traité de concession du chemin de fer de Nançois-le-Petit à Gondrecourt, passé entre lui et le département de la Meuse, il entend devenir concessionnaire de la ligne de Lérouville à Eurville aux mêmes clauses et conditions que celles souscrites par MM. *Lebon* et *Otlet;*

Attendu que, par là même, MM. *Lebon* et *Otlet* sont déchus de leur concession de la ligne de Lérouville à Eurville, dont le privilége est transféré à M. *Delloye-Tiberghien;* qu'il y a lieu, par suite, de sanctionner cette substitution par un contrat régulier, qui n'est que la reproduction de celui du 14 novembre 1871, moins l'article 13, lequel n'a pas sa raison d'être;

Le contrat signé par MM. *Lebon* et *Otlet* a été rétrocédé à M. *Delloye-Tiberghien,* qui l'a accepté dans son entier; mais, par suite de la délibération du 23 août 1872, le conseil général ayant autorisé M. le préfet à apporter à ce traité passé entre le département et MM. *Lebon* et *Otlet,* et rétrocédé à M. *Delloye-Tiberghien,* certaines modifications portant sur plusieurs articles, le traité du 14 novembre 1871 est annulé et remplacé par le suivant :

Entre les contractants susnommés et qualifiés, il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Meuse concède à M. *Delloye-Tiberghien,* banquier à Bruxelles, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé :

1° Une chemin de fer d'intérêt local partant de Lérouville, passant à Savonnières et aboutissant à la limite du département, pour rejoindre, par la vallée de la Cousances, le chemin de fer de Blesmes à Gray;

2° Un embranchement industriel d'au moins 5 kilomètres, partant de la station de Savonnières pour se diriger vers les carrières de Fourches, en desservant le mieux possible toutes les carrières, et qui devra être construit aux frais du concessionnaire dans les mêmes délais que la ligne principale et faire retour au département en même temps que la ligne principale.

Le concessionnaire s'engage à fournir toutes les grues de chargement qui seront nécessaires sur cet embranchement;

3° Un embranchement industriel partant d'un point quelconque de la ligne principale, près du bois Simon, pour aboutir à l'établissement de M. *André;*

4° Un embranchement industriel partant de la station de Cousances-aux-Forges pour aboutir à la limite du département, près de l'usine de M. *Doué;*

Et 5° enfin un embranchement industriel partant d'Écurey et se dirigeant vers Montiers-sur-Saulx, étant entendu que ces trois derniers embranchements

sont entièrement à la charge des intéressés, et que le dernier ne pourra pas faire obstacle à l'établissement d'une ligne éventuelle d'Écurey à Joinville. Dans le cas où elle se ferait, M. *Delloye-Tiberghien* devra consentir au rachat de l'embranchement à dire d'experts.

Art. 2. — De son côté, M. *Delloye-Tiberghien* s'engage à exécuter, à exploiter ou à faire exploiter, aux clauses et conditions du dit cahier des charges, le chemin qui fait l'objet de la présente convention, dans un délai de trois ans, à partir du jour où le décret d'utilité publique sera rendu et les plans approuvés; si ce délai était dépassé, il perdrait tous droits à la subvention plus loin stipulée et à son cautionnement.

Art. 3. — Il sera payé par le département, à titre de subvention, au concessionnaire une somme de 1.552.000 francs, payables en quarante termes semestriels consécutifs, dont le premier écherra six mois après la mise en exploitation de la ligne entière et de l'embranchement de Savonnières, les seize premiers termes devant être chacun de 47.500 francs et les vingt-quatre derniers de 33.000 francs seulement.

Art. 4. — Il sera payé par l'État la subvention résultant de celle ci-dessus stipulée par l'application de la loi du 12 juillet 1865, sans que, dans aucun cas, le département puisse être inquiété de ce fait.

Art. 5. — Le concessionnaire consent à accepter, en déduction des seize premiers payements semestriels stipulés à l'article 3 et sans recours aucun contre le département, une somme de 75.000 francs par an à imputer sur les subventions fournies par le groupe des carriers de Savonnières et par les maîtres de forges de Dammarie et de la vallée de Cousances, et à décharger entièrement le département et les maîtres de forges pour les vingt-quatre derniers payements, qui doivent être fournis uniquement par les subventions des carriers de Savonnières, à condition qu'une clause insérée au cahier des charges stipulera le droit, pour le concessionnaire, de percevoir pendant les vingt premières années d'exploitation de la ligne entière, en outre des tarifs, un droit fixe supplémentaire de 1f,10 par tonne de pierre de taille qui, provenant des carrières ouvertes ou à ouvrir dans la région desservie par le chemin de fer, sera chargée sur la ligne, et, pendant les huit premières années d'exploitation, un droit fixe supplémentaire de 0f,50 par tonne de sable, produits réfractaires, minerais, fonte, fer, houille, charbon de bois et coke en destination ou en provenance des établissements ou exploitations desservis par le chemin de fer.

Toutes les autres subventions qui pourraient être accordées par des communes ou des particuliers, en dehors de celles dont il vient d'être parlé, appartiendront de droit au département.

De cette façon, la somme que le département aura à payer au concessionnaire ne pourra jamais en aucun cas, et quel que soit le tonnage transporté de toutes les matières dont il vient d'être parlé, dépasser une somme de 20.000 francs par an, payable pendant les huit premières années de l'exploitation de la ligne.

Il est entendu que, dans le chiffre de la subvention stipulée plus haut, le droit fixe payé par toutes les pierres de taille chargées en wagon sur la ligne entre pour une somme de 66.000 francs par an et représente à lui seul toute

la subvention à laquelle le concessionnaire a droit à partir de la neuvième année de l'exploitation, ce qui représente à 1f,10 par tonne, un tonnage de 60.000 tonnes.

Le concessionnaire s'engage formellement envers le département à ne rien lui réclamer si le tonnage prévu de 60.000 tonnes n'est pas atteint.

De son côté, le département lui abandonne le bénéfice qui pourrait résulter pour lui si ce tonnage est dépassé.

Le département s'interdit pendant huit ans, à partir de la signature du traité, de concéder un autre chemin, entre Dammarie et Eurville, de nature à détourner les transports qui font la base du traité.

Art. 6. — Le département aura le droit d'exiger l'établissement de la deuxième voie quand la recette kilométrique atteindra un produit brut de 25.000 francs.

Art. 7. — Pour assurer les plus grands avantages aux transports, le concessionnaire du chemin s'oblige à laisser circuler sur ses rails et dans ses gares les machines et trains du chemin de la vallée de la Meuse et des diverses compagnies d'intérêt local concédées ou à concéder dans la Meuse, conformément aux clauses du cahier des charges, sans autre rémunération que celle fixée par les tarifs pour le tonnage utile transporté et sans frais aux gares de jonction, étant entendu que le prix perçu pour le péage ne pourra dépasser celui de la compagnie intéressée qui offrira le tarif le plus réduit.

Il est convenu que, dans le cas où les concessionnaires actuels du chemin de la vallée de la Meuse céderaient leur contrat a la compagnie de l'Est, le concessionnaire du chemin départemental de Lérouville à Eurville serait dégagé, envers la compagnie de l'Est seulement, des engagements contractés par lui au présent article, en ce qui concerne le prix perçu pour le péage.

Art. 8. — Le concessionnaire aura le droit, après l'obtention du décret d'utilité publique, de constituer une société anonyme pour l'émission des titres, actions et obligations, étant bien entendu que, jusqu'à ce moment, il est seul responsable, vis-à-vis du département, de l'exécution du présent traité, et que, la compagnie étant constituée, il reste solidairement responsable avec elle jusqu'à l'entier achèvement des travaux et la mise en exploitation de toute la ligne et de l'embranchement de Savonnières.

Art. 9. — Les déviations et modifications des voies de communication rencontrées, ainsi que les chemins latéraux et d'accès aux gares, stations et haltes, seront exécutées conformément aux indications et prescriptions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 10. – La présente convention est faite pour quatre-vingt-dix ans, qui courront à partir du jour où l'exploitation sera ouverte sur toute la ligne; à l'expiration de ce délai, le chemin de fer, ses accessoires et tout le matériel servant à son exploitation et appartenant à la compagnie, lesquels devront être en bon état d'entretien, deviendront la propriété du département, sans que ce dernier ait à donner à la dite compagnie aucune espèce d'indemnité.

Art. 11. — Comme garantie des engagements qui précèdent, le concessionnaire s'engage à déposer à la Banque de France, dans le mois qui suivra l'obtention du décret d'utilité publique, un cautionnement de 500.000 francs en valeurs françaises ou étrangères qui seront acceptées par la commission dépar-

tementale. Ce cautionnement sera remboursé moitié après l'achèvement de la section de Naix-Savonnières à la limite du département, et le surplus après l'achèvement de la ligne et de l'embranchement de Savonnières.

En cas d'inexécution des engagements contractés, en ce qui concerne la construction de la ligne concédée et le délai fixé, le cautionnement appartiendra de plein droit au département.

Art. 12. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité seront à la charge du concessionnaire.

Art. 13. — Dans le cas où les modifications apportées au traité primitif entraîneraient pour le département de la Meuse des difficultés avec MM. *Lebon* et *Otlet,* concessionnaires primitifs, M. *Delloye-Tiberghien* s'engage à garantir le département de tous recours de la part de MM. *Lebon* et *Otlet,* et, comme conséquence, à couvrir le département de tous les frais et dommages-intérêts quelconques auxquels ce dernier pourrait être condamné.

Le département, le cas échéant, devra faire intervenir M. *Delloye-Tiberghien* dans le procès.

Les parties font élection de domicile, pour l'exécution des présentes, savoir : M. le préfet de la Meuse, en son hôtel, et M. *Delloye-Tiberghien*, chez Me *Develle,* avoué à Bar-le-Duc.

Fait en autant d'expéditions qu'il y a de parties intéressées.

Approuvé l'écriture :

Signé BRASSEUR.

Approuvé l'écriture ci-dessus :

Le Préfet de la Meuse,

Signé VIMONT.

Enregistré à Bar-le-Duc, le 6 septembre 1872, folio 10 verso, cases 7 et 8. Reçu provisoirement 3 francs en principal et 0f,60 pour 2 décimes. Signé *Colson.*

Certifié conforme au traité annexé au décret en date du 10 octobre 1873, enregistré sous le n° 982.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREUILLE.

MODIFICATION AUX TRAITÉS DE CONCESSION DES 14 NOVEMBRE 1871 ET 24 AOUT 1872.

L'an 1873, le 26 août,

Entre nous, *Anne-Beuxe-Eugène,* marquis *d'Auray de Saint-Pois,* chevalier de la Légion d'honneur, préfet de la Meuse, agissant au nom du département de la Meuse, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par le conseil général, dans sa séance du 24 août 1873,

D'une part;

Et M. *Delloy-Tiberghien*, banquier à Bruxelles, stipulant par M. *Hubert*

Brasseur, son mandataire, en vertu d'une procuration annexée au traité du 24 août 1872, dûment enregistrée,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1er. — L'article 7 du traité du 14 novembre 1871, modifié le 24 août 1872, conçu comme il est dit ci-après, est supprimé :

« Art. 7 (supprimé). Pour assurer les plus grands avantages aux transports, « le concessionnaire du chemin s'oblige à laisser circuler sur ses rails et dans « ses gares les machines et trains du chemin de la vallée de la Meuse et des « diverses compagnies d'intérêt local concédées ou à concéder dans la Meuse, « conformément aux clauses du cahier des charges, sans autre rémunération « que celle fixée par les tarifs pour le tonnage utile transporté et sans frais « aux gares de jonction, étant entendu que le prix perçu pour le péage ne « pourra dépasser celui de la compagnie intéressée qui offrira le tarif le plus « réduit.

« Il est convenu que, dans le cas où les concessionnaires actuels du chemin « de fer de la vallée de la Meuse céderaient leur contrat à la compagnie de « l'Est, le concessionnaire du chemin départemental de Lérouville à Eurville « serait dégagé, envers la compagnie de l'Est seulement, des engagements « contractés par lui au présent article, en ce qui concerne le prix perçu « pour le péage. »

Art. 2. — Il est entendu que si la suppression de cet article occasionne au département de la Meuse des difficultés de quelque nature qu'elles soient, le concessionnaire ou ses ayants droit s'engagent à garantir le département de tous les frais et dommages-intérêts quelconques auxquels ce dernier pourrait être condamné.

Art. 3.— Le concessionnaire ayant consenti à réduire à 0f,70 la taxe de 1f,10 qu'il avait le droit de percevoir sur les pierres provenant des carrières ouvertes ou à ouvrir dans la région desservie par le chemin de fer, en vertu de l'article 5 du traité du 24 août 1872, il en résulte que les termes des articles 3 et 5 du dit traité sont modifiés comme il est dit ci-après:

« Art. 3 (modifié). Il sera payé par le département, à titre de subvention, « au concessionnaire une somme de 1.072.000 francs, payables en quarante « termes semestriels consécutifs, dont le premier écherra six mois après la « mise en exploitation de la ligne entière et de l'embranchement de Savon- « nières, les seize premiers termes devant être chacun de 35.500 francs et les « vingt-quatre derniers de 21.000 francs seulement.

« Art. 5 (modifié). Le concessionnaire consent à accepter, en déduction des « seize premiers payements semestriels stipulés à l'article 3 du traité du « 24 août 1872, modifié comme il est dit ci-dessus, sans recours aucun contre « le département, une somme de 51.000 francs par an à imputer sur les sub- « ventions fournies par le groupe des carrières de Savonnières et par les « maîtres de forges de Dammarie et de la vallée de la Cousances, et à dé- « charger entièrement le département et les maîtres de forges pour les vingt- « quatre derniers payements, qui doivent être fournis uniquement par les « subventions des carriers de Savonnières, à condition qu'une clause insérée

« au cahier des charges stipulera le droit, pour le concessionnaire, de perce-
« voir pendant les vingt premières années d'exploitation de la ligne entière,
« en outre des tarifs, un droit fixe supplémentaire de 0f,70 par tonne de
« pierre de taille qui, provenant des carrières ouvertes ou à ouvrir dans la
« région desservie par le chemin de fer, sera chargée sur la ligne, et, pen-
« dant les huit premières années d'exploitation, un droit fixe supplémentaire
« de 0f,50 par tonne de sable, produits réfractaires, minerais, fonte, fer, houille,
« charbon de bois et coke en destination ou en provenance des établissements
« ou exploitations desservies par le chemin de fer.

« Toutes les autres subventions qui pourraient être accordées par des com-
« munes ou des particuliers, en dehors de celles dont il vient d'être parlé,
« appartiendront de droit au département.

« De cette façon, la somme que le département aura à payer au conces-
« sionnaire ne pourra jamais, en aucun cas, et quel que soit le tonnage
« transporté de toutes les matières dont il vient d'être parlé, dépasser une
« somme de 20.000 francs par an, payable pendant les huit premières années
« de l'exploitation de la ligne.

« Il est entendu que, dans le chiffre de la subvention stipulée plus haut, le
« droit fixe payé par toutes les pierres de taille chargées en wagon sur la
« ligne entre pour une somme de 42.000 francs par an et représente à lui
« seul toute la subvention à laquelle le concessionnaire a droit à partir de la
« neuvième année de l'exploitation, ce qui représente, à 0f,70 par tonne, un
« tonnage de 60.000 tonnes.

« Le concessionnaire s'engage formellement envers le département à ne
« rien lui réclamer si le tonnage prévu de 60.000 tonnes n'est pas atteint.

« De son côté, le département lui abandonne le bénéfice qui pourrait résulter
« pour lui si ce tonnage est dépassé.

« Le département s'interdit pendant huit ans, à partir de la signature du
« traité, de concéder un autre chemin, entre Dammarie et Eurville, de nature
« à détourner les transports qui font la base du traité. »

4. En vertu des stipulations ci-dessus, l'article 42 du cahier des charges du 30 décembre 1871, déjà modifié par l'article 1er du cahier des charges additionnel du 24 août 1872, est de nouveau modifié par le présent, et les droits fixes supplémentaires pour le transport des pierres demeurent fixés à 0f,70 au lieu de 1f,10.

5. Par suite de la suppression complète de l'article 7, comme il est dit ci-dessus, l'article 61 du cahier des charges du 30 décembre 1872 est réformé et annulé en ce qu'il a de contraire aux stipulations du présent contrat, étant entendu que le concessionnaire rentre dans le droit commun.

6. Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité seront à la charge du concessionnaire.

Fait double à Bar-le-Duc, les jour, mois et an que dessus.

Le Concessionnaire, représenté par M. Brasseur, *Le préfet de la Meuse,*

Signé H. Brasseur. Signé d'Auray.

Enregistré à Bar-le-Duc, le 26 août 1873, folio 48 recto, case 8. Reçu 3f,60, décimes compris. Signé *A. Noël.*

Certifié conforme à l'acte modificatif annexé au décret en date du 10 octobre 1873, enregistré sous le no 982.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général
Signé DE BOUREUILLE.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer de Lérouville à urville se détachera de la ligne de Paris à Avricourt à ou près la station de Lérouville, passera par ou près de Naix-aux-Forges, Dammarie-sur-Saulx, à Savonnières-en-Perthois, par la vallée de la Cousances, et se rattachera avec la ligne de Blesmes à Gray, près ou dans la gare d'Eurville.

Art. 2. — Les travaux devront être exécutés dans un délai de trois ans, à partir du jour où le décret d'utilité publique sera rendu et les plans approuvés (art. 2 du traité).

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du préfet, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration.

Art. 4 et 5. . . . .

Art. 6. — Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Le département aura le droit d'exiger l'établissement de la deuxième voie quand la recette kilométrique atteindra un produit brut de 25.000 francs (art. 6 du traité).

(*) Ce cahier présente des dispositions identiques à celui des chemins de fer d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (voir *Annales*, 1872, p. 34), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. . . . .

La largeur des accotements... sera de 1 mètre au moins.

. . . .

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 500 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^m,015$ par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Art. 9 et 10. . . . .

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de $4^m,30$ au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à $0^m,80$.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de $4^m,50$ au moins.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à $4^m,80$ au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que par une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de $4^m,50$.

Art. 13 et 14. . . . .

Art. 15. . . . .

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies, et $4^{m},50$ sur les chemins à une voie; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à $0^{m},80$.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 16.— Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et 6 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à $4^{m},80$. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17 et 18. . . . .

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 21 et 22. . . . .

Art. 23.— Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24 à 26. — (*Voir les art.* 23 *à* 25 *du type indiqué.*)

Art. 27. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché général pour l'ensemble du chemin de fer, soit à forfait, soit sur série de prix, est dans tous les cas formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le cahier des charges et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28 à 34. — (*Voir les art.* 27 *à* 33 *du type indiqué.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix ans. Elle commencera à courir à partir du jour où l'exploitation sera ouverte sur toute la ligne (art. 10 du traité).

Art. 36 et 37. — (*Voir les art.* 35 *et* 36 *du type indiqué.*)

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, il sera procédé, au sujet du cautionnement de garantie, comme il est dit à l'article 11 du traité.

Art. 39 à 41. — (*Voir les art.* 38 *à* 40 *du type indiqué.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX		
	de péage.	de transport.	totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
. . . .			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
. . . .			
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. — Pour un parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.	0,05	0,03	0,08
Pour un parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs. . . .	0,03	0,02	0,05
Pour un parcours de plus de 300 kilomètres.	0,025	0,015	0,04
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes. . . .	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes. . . .	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc. . . .	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			

	PRIX		
	de péage.	de trans-port.	totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
. . . .			

Ne sont pas compris dans les taxes ci-dessus indiquées les droits fixes de 1f,60 et 0f,50 qui seront perçus conformément à l'article 5 du traité de concession et applicables aux marchandises spécifiées dans le dit article.

. . . .

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Paris à 20 francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f,07 par tonne et par kilomètre.

Art. 43 à 47. — (*Voir les art. 42 à 46 du type indiqué.*)

Art. 48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

. . . .

Art. 49. — (*Voir l'art. 48 du type indiqué.*)

Art. 50. . . . .

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

. . . .

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 51 à 55. — (*Voir les art. 50 à 54 du type indiqué.*)

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gra-

tuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi seront réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder 0f,75 par kilomètre parcouru pour la première voiture, et 0f,25 pour chaque voiture en sus de la première.

6° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit le jour, soit la nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8.000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie.

10° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de 40 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la compagnie obtiendrait plus tard dans la marche de son service une vitesse supérieure.

12° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

13° La compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au minimum, de 64 mètres carrés.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 57. — (*Voir l'art.* 56 *du type indiqué.*)

Art. 58. . . . .

La compagnie pourra être autorisée et au besoin requise par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 et 60. — (*Voir les art.* 58 *et* 59 *du type indiqué.*)

Art. 61. — Le Gouvernement et le département, sous la réserve de l'article 5 du traité, conservent expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Toutefois, à l'égard de la compagnie du chemin de fer de Sedan à Lérouville et des diverses compagnies de chemins de fer d'intérêt local concédés ou à concéder dans la Meuse, il sera procédé comme il est dit à l'article 7 du traité.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement ou le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par des décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100 ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100 ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le Gouvernement ou par le préfet.

Art. 62 à 64. — (*Voir les art. 61 à 63.*)

Art. 65. — Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie

entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 66. — Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception de travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la trésorerie générale de la Meuse, une somme de 120 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 56 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 68. — La compagnie devra faire élection de domicile à Bar-le-Duc.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Meuse.

Art. 69. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Meuse, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 70. — Le présent cahier des charges et le traité de concession seront enregistrés aux frais du concessionnaire au droit fixe de 1 franc.

Fait double à Bar-le-Duc, le 30 décembre 1871.

Signé Vimont et Bastin.

Enregistré à Bar-le-Duc, le 30 décembre 1871, folio 81 verso, case 5. Reçu 2f,40. Signé *Colson.*

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 10 octobre 1873, enregistré sous le n° 982.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

Articles additionnels au cahier des charges de la concession de la ligne ci-dessus à M. Delloye-Tiberghien, *banquier à Bruxelles* (*Belgique*). — *Annexe au traité du* 24 *août* 1872.

Art. 1er. — L'article 42 du cahier des charges du 30 décembre 1871 est modifié en ce sens que les droits fixes supplémentaires qui seront perçus confor-

mément à l'article 5 du traité de concession du 24 août 1872 seront de 1f,10 et de 0f,50.

Art. 2. — Il est entendu entre parties que la construction et l'exploitation des embranchements industriels mentionnés au traité du 24 août 1872 se feront dans les conditions ordinaires des embranchements. Toutefois, en ce qui concerne l'embranchement compris au § 2 de l'article 1er du dit traité, lequel doit appartenir au département, il est expressément stipulé qu'il sera construit, exploité et entretenu aux frais du concessionnaire, étant entendu que le préfet, sur l'avis du contrôle, pourra autoriser toutes dérogations au cahier des charges du 30 décembre 1871, en vue d'établir cet embranchement dans les conditions ordinaires de construction des embranchements particuliers.

Fait double à Bar-le-Duc, le 24 août 1872.

Le Concessionnaire,
représenté par M. Brasseur, *son mandataire,*
Signé H. Brasseur

Le Préfet de la Meuse,
Signé Vimont.

Le double est enregistré à Bar-le-Duc, le 6 septembre 1872, folio 11 recto, case 1re, au droit au comptant de 3f,50. Signé *Colson.*

Certifié conforme à l'acte modificatif annexé au décret en date du 10 octobre 1873, enregistré sous le n° 982.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

(N° 80)

[10 octobre 1873.]

Etablissement, dans le département de la Haute-Marne, d'un chemin de fer d'intérêt local destiné à former le prolongement de celui de Lérouville à la limite du département de la Meuse. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement de la section comprise dans le département de la Haute-Marne d'un chemin de fer d'intérêt local de Lérouville à Eurville;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département de la Haute-Marne, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 6 août 1872;

Vu la délibération, en date du 29 juin 1872, par laquelle le conseil général de la Haute-Marne a approuvé l'établissement du chemin de fer susmentionné et autorisé le préfet à passer, pour sa construction et son exploitation, un traité avec le sieur *Jules Delloye-Tiberghien*, banquier à Bruxelles;

Vu le dit traité, conclu, le 27 août 1872, avec le sieur *Hubert Brasseur*, mandataire de la maison *Delloye-Tiberghien;*

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 28 avril 1873;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue, le 17 août 1872, entre les ingénieurs des ponts et chaussées et les officiers du génie, et l'adhésion donnée par le ministre de la guerre à l'exécution du chemin par une lettre en date du 31 juillet 1873;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 4 juin 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 10 août 1871;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Marne, d'un chemin de fer destiné à former le prolongement de celui de Lérouville à la limite du département de la Meuse, et qui, après avoir traversé la commune de Narcy, passera par Cousances-aux-Forges et par Chamouilley, pour se raccorder, 1° à la ligne de Blesmes à Gray, à ou près Eurville, et 2° au bassin du canal à Chamouilley, moyennant un embranchement.

Le raccordement de ce chemin avec la ligne de Blesmes à Gray devra être concerté avec la compagnie de l'Est et approuvé spécialement par l'administration supérieure.

Art. 2. — Le département de la Haute-Marne est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément au traité susvisé du 27 août 1872.

Une copie certifiée conforme de ce traité restera annexée au présent décret.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 4. — Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

TRAITÉ.

L'an 1872, le 27 août,

Entre M. *Grangier de la Marinière*, préfet du département de la Haute-Marne, agissant en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le conseil général,

D'une part;

Et M. *Hubert Brasseur*, agissant au nom et pour le compte de M. *Jules Delloye-Tiberghien*, banquier, demeurant à Bruxelles, en vertu d'une procuration dont il a justifié,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet de la Haute-Marne concède à M. *Delloye-Tiberghien* un chemin de fer d'intérêt local qui, après avoir traversé la commune de Narcy, passe par Cousances-aux-Forges et par Chamouilley, pour se raccorder, 1° à la ligne de Blesmes à Gray, à ou près d'Eurville, et 2° au bassin du canal à Chamouilley, moyennant un embranchement. Ce chemin est la suite du chemin de fer de Lérouville à la limite du département de la Meuse passant par Naix, Dammarie et Savonnières.

Art. 2. — Cette concession est accordée, suivant la délibération du conseil général de la Haute-Marne, aux clauses et conditions du contrat en date du 24 de ce mois et du cahier des charges avec l'annexe intervenus entre le département de la Meuse et le concessionnaire relativement à la ligne dite *de Lérouville à Eurville*, le tout ne devant être considéré que comme une seule et même affaire. Le traité intervenu avec le département de la Meuse est annexé à la présente.

Art. 3. — Le cautionnement à déposer par le concessionnaire sera proportionnel à celui qui devra être fourni au département de la Meuse, en prenant pour base la longueur kilométrique que la ligne doit traverser dans les deux départements.

Art. 4. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité seront à la charge du concessionnaire.

Art. 5. — Les parties font élection de domicile, pour l'exécution des présentes, savoir :

M. le préfet de la Haute-Marne, en son hôtel, et M. *Delloye-Tiberghien*, chez M. *Pierre*, avoué à Chaumont.

Art. 6. — Il est entendu entre parties que la clause finale de l'article 5 du traité intervenu entre le département de la Meuse et le concessionnaire ne s'applique pas à la présente concession.

En conséquence, est nulle, pour le département de la Haute-Marne, la clause qui interdit pendant huit ans, à partir de la signature du traité de concession, de concéder un autre chemin entre Dammarie et Eurville de nature à détourner les transports qui font la base du traité.

Fait en double et de bonne foi, à Chaumont, le 27 août 1872.

Signé H. Brasseur, L. Grangier de la Marinière.

Enregistré à Chaumont, le 27 août 1872, folio 78, recto, cases 7 et suivantes. Reçu 1f,50 et 0f,30 de double décime. Signé *Willerme*.

(N° 81)

PERSONNEL.

Juin, Juillet et Août 1874.

INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 4 août 1874.

Sont promus au grade de commandeur dans l'ordre de la Légion d'honneur :

M. Solacroup, ingénieur ordinaire de 2e classe ;

M. Jacqmin, ingénieur en chef de 2e classe.

2° AVANCEMENTS.

Décret du 12 août 1874.

Sont nommés ingénieurs en chef de 2e classe les ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent :

MM. Ritter.
Coffin.
Radoult de Lafosse.
Sainjon.
Jacquet.
Moquet.
Thouvenot.
MM. Montant.
Menche de Loisne.
Dinet.
Lesguillier.
Bellot.
Lebiez.

12 *août* 1874. — M. Pasquier-Vauvilliers, ingénieur en chef de 2e classe, détaché au service du ministère de la marine, est élevé à la 1re classe de son grade.

20 *août*.— Est porté à 8.000 francs le traitement des ingénieurs en chef de 1re classe, dont les noms suivent :

MM. Fontaine (Léon).
Courbebaisse.
Vicart.
Conte-Grandchamps.
Gosselin.
Aribaut.
Raoulx.
Schlœsing.
MM. Boulangé.
Francfort.
Chabas.
Chambrelent.
Hérard.
Gros.
Bréart de Boisanger.

20 *août*. — Sont élevés à la 1re classe les ingénieurs en chef de 2e classe dont les noms suivent :

MM. Fessard.
Alard (Abel).
Lemaire.
Quaisain.
Simonneau.
Grille.
Raillard.
MM. Rougeul.
Mazoyer-Lagrange.
Pelaud.
Joly (Henri).
Masquelez.
Billard.

Idem. — Sont élevés à la 1re classe les ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent :

MM. Koziorowicz.
Bonneau du Martray.
Connesson.
Flamant.
Philippe.
Loche.
Lévy.
Lefebvre.
Bourdelles.
MM. Lenthéric.
De Basire.
Renaud.
Lemoine.
Barabant.
Pader.
Legras.
Vainet.

20 *août* 1874. — Sont élevés à la 2e classe les ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent :

MM. Grandidier.
Geoffroy.
Haag.
Rascol.
Lestelle.
Girardon (Henri).
Faure.
De Préaudeau.
Plessier.
Weisgerber.
Marie.
Salles.
Jacquier.
Pettit.
Bernard (Élie).
Cordier.
Lecourt.
Pigeon.

MM. Dieulafoy.
Caillié.
Nicou.
Hausser.
Mocquery.
Bricka.
Alexandre.
Girardon (Charles).
Sartiaux.
Debauve.
Piéron.
Chemin.
Boutan.
Travelet.
Michaud.
Rouville.
Pelletreau.
Dyrion.

3° MOUVEMENTS ET DÉCISIONS DIVERSES.

23 *juin* 1874.— M. Marx (Alexandre), ingénieur en chef, actuellement chargé du service ordinaire du département de la Haute-Marne, sera chargé du service du contrôle des chemins de fer de Lérouville à Sedan, Longwy à Arnaville, Sedan à la frontière belge, ceinture de Nancy, Petite-Croix à la frontière suisse, Aillevillers à Lure, Épinal à Neufchâteau, gare de Langres à la ville de Langres, Bourbonne-les-Bains à la ligne de Paris à Mulhouse, Bondy à Aulnay-lès-Bondy, prolongement de la Varenne-Saint-Maur à Brie-Comte-Robert, en remplacement de M. Duméril, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

7 *juillet*. — M. Lefébure de Fourcy, inspecteur général, actuellement chargé de la 7e inspection, prendra le service de la 13e inspection, en remplacement de M. Olivier, admis à la retraite.

M. Laborie, inspecteur général, actuellement chargé de la 8e inspection, sera chargé du service de la 9e inspection, en remplacement de M. Bénard.

M. Baudart, nommé inspecteur général de 2e classe par décret du 27 juin, sera chargé de la 8e inspection, en remplacement de M. Laborie.

9 *juillet*. — M. Beuvelot, conducteur de 1re classe, sera chargé,

dans le département de Meurthe-et-Moselle, du service de l'arrondissement de Briey et attaché au service d'études de canalisation de la Chiers, en remplacement de M. Thomas, appelé à un autre service. Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

10 *juillet* 1874. — M. Desnoyers, ingénieur en chef, chargé des études et du contrôle des travaux de diverses lignes de chemin de fer, est nommé professeur du cours de ponts à l'École des ponts et chaussées, en remplacement de M. Morandière, admis à la retraite.

M. Desnoyers conservera provisoirement son service actuel.

Il est autorisé à fixer sa résidence à Paris.

13 *juillet*. — Le service du contrôle des travaux des chemins de fer de Petite-Croix à la frontière suisse et d'Ailleviliers à Lure, actuellement placé dans la 5e inspection, sera placé dans la 3e inspection.

20 *juillet*. — Est rapportée la décision qui chargeait M. l'ingénieur ordinaire Carro des fonctions d'ingénieur en chef du département du Var.

M. Carro restera attaché, comme ingénieur ordinaire, au service de la navigation de la Marne.

23 *juillet*. — M. Bernard (Émile), ingénieur en chef à Philippeville, remis à la disposition du ministère des travaux publics, par M. le gouverneur général de l'Algérie, sera chargé du service maritime du département des Bouches-du-Rhône, en remplacement de M. Pascal, nommé inspecteur général.

Idem. — M. Siégler, ingénieur ordinaire, chargé dans le département de la Meuse du service de l'arrondissement de Verdun, sera chargé du service de l'arrondissement de Bar-le-Duc, en remplacement de M. Connesson, appelé à un autre service.

Idem. — M. Pascal, nommé inspecteur général de 2e classe par décret du 17 juillet, sera chargé du 7e arrondissement d'inspection, en remplacement de M. de Fourcy, appelé à une autre inspection.

Idem. — M. Bouvaist, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Saône et au service de la navigation de la Saône, sera attaché exclusivement à ce dernier service.

Idem. — M. de Basire, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire et au service hydraulique du département d'Indre-et-Loire,

Et M. Arnaud, ingénieur ordinaire, chargé du service de la voirie départementale de l'Indre,

Seront attachés, en outre, au contrôle des travaux du chemin de fer de Tours à Montluçon.

25 *juillet* 1874.—M. Gruet, sous-ingénieur, précédemment attaché au service ordinaire du département de la Lozère, sera chargé, dans le département de la Loire, du service de l'arrondissement de Roanne, en remplacement de M. Siégler, appelé à un autre service.

La décision qui chargeait M. Gruet du service de l'arrondissement d'Espalion (Aveyron) est rapportée.

27 *juillet*. — Le service du contrôle des travaux des chemins de fer de Cavaillon à Miramas et de Cavaillon à Gap, sera supprimé à partir du 1er août 1874.

Idem. — M. Mazoyer, ingénieur ordinaire, sera chargé du service de l'arrondissement de Châteaudun (Eure-et-Loir), en remplacement de M. Choquet, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Lax, ingénieur ordinaire, sera attaché au service ordinaire du département de l'Indre, à la résidence de Châteauroux, en remplacement de M. Arnaud, précédemment appelé à un autre service.

Idem. — M. Mocquery, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire et au service hydraulique du département de la Côte-d'Or et à divers services de chemins de fer, sera attaché en outre au service d'études du chemin de fer de Dijon à Gray par Mirebeau.

Idem.— M. Fontaine, ingénieur ordinaire, attaché au service du canal du Centre et à divers services d'études et de contrôle de travaux de chemins de fer, sera attaché en outre au service d'études du chemin de fer de Chagny à Seurre.

1er *août*. — M. Perrennez, conducteur principal, chargé du service de l'arrondissement de Châteaulin (Finistère), en remplacement de M. Tourbiez, admis à la retraite, sera également attaché comme faisant fonctions d'ingénieur ordinaire au service du canal de Nantes à Brest.

7 *août*. — M. Cabarrus, ingénieur en chef, chargé du service d'études du chemin de fer de grande ceinture autour de Paris et du chemin de fer de Mantes à Angerville, fixera sa résidence à Versailles.

10 *août*.— M. Montaut, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé des fonctions d'ingénieur en chef du département de l'Ariége, est chargé du service ordinaire du département de l'Allier, en remplacement de M. Ravier, appelé à une autre destination.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

12 *août*. — M. Stœcklin, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service des travaux maritimes des Landes et des Basses-

Pyrénées, est chargé du service maritime des ports de Boulogne et de Calais, en remplacement de M. Legros, nommé inspecteur général. Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

12 *août* 1874. — M. Lemoyne (Jules), ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service de la navigation de la Loire (2e section), est chargé du service ordinaire du département de la Corrèze, en remplacement de M. Cabarrus, appelé à un autre service.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Siégler, ingénieur ordinaire, chargé, dans le département de la Meuse, du service de l'arrondissement de Bar-le-Duc, sera chargé en outre de l'intérim du service de l'arrondissement de Verdun.

Idem. — M. Roussel, conducteur de 1re classe, sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement du Nord dans le département de la Meuse.

M. Roussel, remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire. Il résidera à Stenay.

13 *août.* — M. Lamairesse, ingénieur en chef, précédemment au service de l'Algérie et actuellement sans destination, est remis à la disposition du gouvernement de l'Algérie, pour être chargé du service de la circonscription de Philippeville (département de Constantine), en remplacement de M. Bernard, rappelé en France.

22 *août.* — M. Henry, ingénieur ordinaire, attaché au service des travaux de la Sologne dans le département de Loir-et-Cher, à la résidence de Romorantin, sera attaché à la résidence d'Orléans, au même service, et au service du canal d'Orléans, en remplacement de M. Renoust des Orgeries, récemment appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

4° CONGÉ ILLIMITÉ.

9 *juillet* 1874. — M. Duval, ingénieur ordinaire de 1re classe.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs auxiliaires les candidats déclarés admissibles ci-après désignés, savoir :

6 *juillet* 1874. — M. Le Brun, attaché au service vicinal du département de la Marne.

21 *juillet*. — M. Rouffi, attaché au service ordinaire du département du Lot.

31 *juillet*. — M. Clérin, détaché au service municipal de la ville de Paris (voies publiques).

2° DÉCISIONS DIVERSES.

6 *juillet* 1874. — M. Gandois, conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de l'Indre, au service du chemin de fer de Tours à Montluçon, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Nayel, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département des Deux-Sèvres, au service du chemin de fer de Tours à Bressuire, passe dans le département de l'Indre, au service du chemin de fer de Tours à Montluçon.

Idem. — M. Graff, conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, passe dans le département des Ardennes, au service de la navigation de la Meuse.

Idem. — MM. Papelier, conducteur de 3e classe au service de la navigation de l'Aisne, Delprat, conducteur de 4e classe sans emploi, et Angelot, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de la Charente, sont mis à la disposition du ministre de la marine et des colonies pour être employés au service des ponts et chaussées à la Guyane Française.

M. Papelier sera élevé à la 2e classe de son grade à partir du jour de son arrivée dans la colonie.

9 *juillet*. — M. Jouane, conducteur de 4e classe, au service de l'Algérie (département d'Oran), est mis, sur sa demande, en congé illimité.

11 *juillet*.— M. Duval, conducteur auxiliaire, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, passe au service de l'Algérie (département de Constantine).

11 *juillet* 1874.— M. Goujon, conducteur de 2e classe, au service ordinaire d'Indre-et-Loire, passe au service ordinaire de Loir-et-Cher.

13 *juillet.* — Est acceptée la démission de M. Brenot, conducteur auxiliaire en congé dans le département du Doubs.

Idem. — M. Delmas, conducteur de 4e classe, au service ordinaire de la Haute-Savoie, passe au service ordinaire du département du Tarn.

Idem. — M. Delachienne, conducteur de 1re classe, au service maritime du département du Finistère, passe dans le département de la Meuse au service du canal de l'Est.

15 *juillet.* — M. Caudrelier, conducteur de 4e classe, au service maritime du Finistère, passe au service du canal de l'Est, dans le département des Vosges.

Idem. — M. Simon, conducteur de 4e classe, au service de contrôle des travaux du chemin de fer de Pontoise à Dieppe, passe au service maritime du Finistère.

21 *juillet.* — M. Woizot, conducteur de 1re classe, au service municipal de Paris, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

23 *juillet.* — M. Déchaux, conducteur de 4e classe, au service ordinaire de la Corse, est déclaré démissionnaire.

31 *juillet.* — M. Poitrenaud, conducteur de 3e classe, au service central des phares, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Hussenet, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de la Marne, passe au service de la navigation de la Marne, dans le même département.

Idem. — M. Lerou, conducteur de 4e classe, au service ordinaire de la Corse, passe dans le département de Lot-et-Garonne, au service du chemin de fer de Condom à Port-Sainte-Marie.

Idem. — M. Boquel, conducteur de 3e classe, au service du canal de la Marne au Rhin, dans le département de Meurthe-et-Moselle, passe au service du contrôle des travaux du chemin de fer de l'Est, dans le même département.

3 *août.* — M. Vautier, conducteur auxiliaire, au service du canal de l'Est, passe du département de Meurthe-et-Moselle dans celui de la Haute-Saône.

4 *août.* — M. Michel, conducteur auxiliaire, au service vicinal des Vosges, passe au service ordinaire du département.

5 *août.* — M. Bonneau, conducteur de 2e classe, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, dans le département du Loiret, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

5 *août* 1874. — M. Guilliory, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du Loiret, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

7 *août*. — M. Lacaze, conducteur de 2e classe, au service du chemin de fer de Toulouse à Auch, passe au service vicinal du département de la Seine (service détaché).

Idem. — M. Paqueron, conducteur auxiliaire, au service du chemin de fer de Vouziers à Blesmes, passe au service ordinaire du département de la Marne.

10 *août*. — M. Creisson, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du Pas-de-Calais, est mis, sur sa demande, en congé pendant un an sans traitement.

11 *août*. — MM. Josse, conducteur de 2e classe, au service ordinaire de la Haute-Saône, Dubret, conducteur de 4e classe, au service ordinaire de l'Yonne, et Imbard, conducteur auxiliaire dans les Basses-Alpes, passent au service de la navigation de la Saône, dans le département de la Haute-Saône.

12 *août*. — M. Pérano, conducteur de 3e classe, au service ordinaire de l'Hérault, permute avec M. Pistre, conducteur au service maritime du même département.

18 *août*. — M. Sayn, conducteur de 2e classe, au service ordinaire de la Drôme, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Donnier, conducteur de 2e classe, passe du service ordinaire de la Haute-Vienne au service ordinaire de la Drôme.

24 *août*. — M. Duffaud, conducteur de 4e classe, au service hydraulique de la Gironde, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Biehlmann, conducteur auxiliaire, au service ordinaire de la Haute-Saône, est mis à la disposition du ministre de la marine et des colonies pour être employé au service des ponts et chaussées au Sénégal. M. Biehlmann, sera élevé à la 4e classe du grade de conducteur embrigadé à dater du jour de son arrivée dans la colonie.

3° RETRAITES.

	Dates d'exécution.
M. Vincent, conducteur principal, au service ordinaire du département de la Drôme.	1er octobre 1874.
M. Trabaud, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du Var.	Idem.

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Portafax, conducteur de 1re classe, au service ordinaire de la Corse.	17 juin 1874.

L'Éditeur Gérant, DUNOD. - 2580 Paris. Imp. Arnous de Rivière et Ce, r. Racine, 26.

(N° 82)

[17 octobre 1873.]

Construction d'une écluse de chasse à Hiers-Brouage. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé, dans les marais salants de Tirançon, commune d'Hiers-Brouage (Charente-Inférieure), à la construction d'une écluse de chasse d'un seul pertuis de $1^{m},70$ de largeur à l'embouchure du chenal de Tirançon, suivant le projet dressé en 1869 par les ingénieurs et approuvé par décision ministérielle du 16 mars 1870.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique et seront exécutés aux frais de l'État.

(N° 83)

[17 octobre 1873.]

Elargissement et redressement du chenal d'Aires. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé, dans les marais salants d'Aires, commune de Marennes (Charente-Inférieure), à l'exécution des travaux d'élargissement et de redressement du chenal d'Aires, sur une longueur de $1.550^{m},80$, à partir de son embouchure, et à la construction de six charges ou cales destinées à faciliter l'embarquement des sels, suivant le projet approuvé par décision ministérielle du 26 novembre 1869.

2° Les travaux dont il s'agit sont déclarés d'utilité publique et seront exécutés aux frais de l'État.

(N° 84)

[17 octobre 1873.]

Amélioration de la route départementale de Maine-et-Loire, n° 1. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'amélioration des rampes de Châtaignier, route départementale de Maine-et-Loire, n° 1, de Saumur à Nantes, suivant les dispositions générales d'un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 85)

[17 octobre 1873.]

Prolongement du canal de desséchement des Baux. — Déclaration d'utilié publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la construction d'un canal en prolongement du grand canal de desséchement des Baux (Bouches-du-Rhône), depuis le pont de l'Ilon jusqu'au grand revers de l'étang du Comte, cenformément au plan dressé par les ingénieurs, les 31 janvier et 7 février 1873.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, l'association syndicale chargée du desséchement des marais des Baux est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 86)

[18 octobre 1873.]

Rectification de la route nationale, n° 1, de Paris à Calais. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à la rectification de la route nationale, n° 1, de Paris à Calais, à l'entrée et à la sortie de Montreuil-sur-Mer (Pas-de-Calais), suivant les indications figurées sur des plans qui resteront annexés au présent décret.

Les travaux de cette rectification sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à 136.850 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications des routes nationales par le budget du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 87)

[18 octobre 1873.]

Agrandissement de la gare de Saint-Germain-au-Mont-d'Or (chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.) — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement de voies de garage et de triage à la gare de Saint-Germain-au-Mont-d'Or, chemin de fer de Paris à Lyon (Rhône), conformément au plan dressé, à la date du 15 mars 1872, par l'ingénieur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de deux ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 88)

[18 octobre 1873.]

Autorisation de prise d'eau à Firminy.

Est autorisée la ville de Firminy (Loire) à dériver du ruisseau de l'Écharpe le volume d'eau nécessaire à l'alimentation de ses fontaines, et sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour cette dérivation.

(N° 89)

[18 octobre 1873.]

Canal de desséchement du Flot-de-Wingles. — Déclaration d'urgence de prise de possession.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement de la rigole d'émission du Flot-de-Wingles (Nord), des parcelles de terrain non bâties désignées sur des plan et état parcellaire qui resteront annexés au présent décret.

(N° 90)

[18 octobre 1873.]

Concession de prise d'eau. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il est fait concession à l'association syndicale de la commune

de Rémollon, autorisée par arrêté préfectoral du 6 mars 1868, d'une prise d'eau qui sera pratiquée sur le territoire de la commune de Théus, pour l'alimentation d'un canal destiné à arroser, au moyen des eaux dérivées de la Durance (rivière flottable en trains), une partie du territoire de la commune de Rémollon (Hautes-Alpes).

2° Les travaux sont déclarés d'utilité publique. En conséquence, le syndicat sera investi, par application de l'article 18 de la loi du 21 juin 1865, du droit de poursuivre l'expropriation des terrains nécessaires à la construction du canal et de ses dépendances.

(N° 91)

[18 octobre 1873.]

Approfondissement et élargissement du chenal du Douhet (île d'Oléron). — Déclaration d'utilité public.

1° Il sera procédé, dans les marais salants du Douhet, île d'Oléron (Charente-Inférieure), aux travaux d'approfondissement et d'élargissement du chenal du Douhet depuis son origine jusqu'à la gare de l'Héau, sur une longueur de 2.143^{m},70, et à la construction de charges ou cales d'embarquement.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique; ils seront exécutés au compte de l'État, et la dépense, évaluée à 22.000 francs, sera imputée sur les fonds des travaux d'amélioration agricole (deuxième section du budget).

3° Aussitôt après la réception définitive qui suivra l'expiration du délai de garantie, l'entretien des dits travaux restera à perpétuité à la charge de la commune de Saint-Georges.

(N° 92)

[18 octobre 1873.]

Approbation des traités passés par le département de la Seine: 1° avec la compagnie des omnibus, 2° avec la compagnie des tramways extérieurs du Nord, pour l'établissement et l'exploitation d'un

réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans Paris et sa banlieue.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 9 août 1873, qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans Paris et sa banlieue et concède au département de la Seine les dites voies ferrées, sous les clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret;

Vu notamment l'article 2 du dit cahier des charges, ainsi conçu :

« Le département de la Seine est autorisé à passer des traités « avec une ou plusieurs compagnies pour l'établissement et l'ex- « ploitation des différentes lignes. Ces traités devront assurer « l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront « approuvés par décrets rendus en Conseil d'État. Le département « demeurera garant envers l'État de l'accomplissement des obli- « gations que le cahier des charges lui impose; »

Vu les traités passés par le département de la Seine : 1° avec la compagnie des omnibus, le 22 juillet 1872, et 2° avec la compagnie des tramways extérieurs du Nord, le 29 juillet 1872, pour l'établissement et l'exploitation d'un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux dans Paris et sa banlieue;

Vu l'avis de l'inspecteur général *Chatoney*, en date du 18 septembre 1873;

Vu la lettre du préfet de la Seine, en date du 21 septembre 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les traités ci-dessus visés, passés entre le département de la Seine et la compagnie des omnibus et la compagnie des tramways extérieurs du Nord, pour l'établissement et l'exploitation d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans Paris et sa banlieue. Ces deux traités resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

TRAITÉ PASSÉ AVEC LA COMPAGNIE DES OMNIBUS.

TITRE Ier.

OBJET DE LA CONCESSION.

Art. 1er. — La concession à faire à la compagnie des omnibus comprend les parties du réseau des tramways à construire dans l'intérieur de Paris, la partie extérieure devant être concédée à deux autres compagnies dites, l'une, *des tramways extérieurs du Nord*, l'autre, *des tramways extérieurs du Sud.*

Le réseau complet comprend :

1° Une ligne circulaire partant du pont de l'Alma et suivant les avenues de Bosquet, Tourville, Villars, les boulevards Montparnasse, Port-Royal, Saint-Marcel, l'Hôpital, le quai d'Austerlitz, le pont de Bercy, les boulevards de Bercy, Reuilly, Picpus, Charonne, Ménilmontant, Belleville, la Villette, la Chapelle, Rochechouart, Clichy, Batignolles, Courcelles, avenue de Wagram, place de l'Étoile, avenue Joséphine, boulevard de l'Empereur et pont de l'Alma. L'exploitation de cette ligne sera divisée en plusieurs sections déterminées par l'administration, la compagnie entendue ;

2° Une ligne partant de la place du Trône, passant par l'avenue de Taillebourg et la rue de Montreuil, et aboutissant à la mairie de Montreuil ;

3° Une ligne partant de la rue de Lyon, à l'angle de l'avenue Daumesnil, et allant à Charenton, par l'avenue Daumesnil, jusqu'au chemin n° 13, à l'entrée de Saint-Mandé, suivant ensuite ce chemin et s'arrêtant en face de l'asile des convalescents, avec embranchement allant se relier à la ligne circulaire par la rue de Lyon, le boulevard Mazas et le pont d'Austerlitz ;

4° Une ligne partant du Château-d'Eau et se bifurquant place de l'Ourcq, pour aller, d'une part, à Pantin, par la route d'Allemagne, et d'autre part, à Aubervilliers, par le faubourg Saint-Martin et la rue de Flandre, jusqu'à la mairie d'Aubervilliers ;

5° Une ligne partant de la place de la Chapelle, sur la ligne de ceinture, suivant la rue de la Chapelle et la route nationale, n° 1, jusqu'à Saint-Denis ;

6° Une ligne partant de la place de Clichy, sur la ligne de ceinture, suivant l'avenue de Clichy jusqu'à sa rencontre avec l'avenue de Saint-Ouen, et se bifurquant, à partir de ce point, pour aller, d'une part, à Saint-Denis, par l'avenue de Saint-Ouen, la route départementale, n° 13, et la route départementale n° 11, jusqu'à la rencontre de la route nationale, n° 1, avec embranchement de la route départementale, n° 11, jusqu'à Saint-Ouen ; d'autre part, à Gennevilliers, par l'avenue de Clichy, la route départementale, n° 14, et celle, n° 7, jusqu'au chemin, n° 6, à Gennevilliers ;

7° Une ligne partant de la place Saint-Augustin, suivant les boulevards Malesherbes, de Neuilly, Bineau, jusqu'au boulevard du Château, à Neuilly, avec embranchement de la place de Courcelles au bord de la Seine, par la rue de Courcelles et la rue Cavé, à Levallois-Perret ;

8° Une ligne partant de la place de l'Étoile, suivant l'avenue de la Grande-

Armée, l'avenue et le pont de Neuilly et la route nationale, n° 187, jusqu'au pont de Suresnes;

9° Une ligne partant de l'église Saint Germain des-Prés, suivant la rue de Rennes jusqu'au boulevard Montparnasse et se bifurquant, à partir de ce point, pour aller, d'une part, par le boulevard Montparnasse, la rue Lecourbe, la rue Militaire, la rue de Vaugirard, jusqu'à Issy, et de ce point, par la route départementale, n° 74 jusqu'à Vanves et Clamart, et d'autre part, par le boulevard Montparnasse, le boulevard d'Enfer, la route d'Orléans et la route de Châtillon, jusqu'à Châtillon et Fontenay-aux-Roses;

10° Une ligne partant du Collége de France, suivant la rue des Écoles, la rue Monge, l'avenue des Gobelins et la route d'Italie jusqu'au pied de la côte de Villejuif;

11° Une ligne partant du boulevard de la Gare et suivant la rue Patay, pour aller à l'entrée de Vitry, en traversant Ivry, avec double embranchement sur le boulevard de la Gare, se reliant, d'une part, à la place d'Italie, à la ligne du Collége de France, de l'autre, au pont de Bercy, à la ligne circulaire.

Art. 2. — La compagnie des omnibus sera soumise, pour l'exécution, pour la durée et la réception des travaux, aux clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics par le cahier des charges du 16 novembre 1866. Elle sera tenue d'exécuter, à ses frais, risques et périls, tous les travaux prévus et non prévus sans aucune exception; de fournir, entretenir et renouveler le matériel nécessaire pour l'achèvement, l'exploitation et l'entretien des chemins de fer pendant toute la durée de la concession, le tout sans charge aucune pour l'administration, celle-ci ne pouvant, en aucun cas, ni à quelque titre que ce soit, être tenue à aucune dépense quelconque, ni à aucune indemnité, ni dommages envers les tiers, résultant soit de l'exécution des travaux, soit de l'exploitation régulièrement faite.

Art. 3. — La compagnie des omnibus sera mise en possession de tous les éléments dont dispose l'administration au sujet des servitudes, conduites d'eau et de gaz, nivellements existants ou en projet, etc., moyennant quoi elle pourra s'assurer de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires à l'établissement du réseau.

En conséquence, après cette vérification faite par la compagnie des omnibus, l'administration ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendue responsable des erreurs, imperfections ou lacunes dont les plans et projets pourraient être entachés, ni des difficultés matérielles qui pourraient surgir dans l'exécution du réseau.

Art. 4. — La compagnie des omnibus ne sera admise à réclamer aucune indemnité, ni à raison du dommage que le roulage ordinaire pourrait causer aux voies ferrées, ni à raison de l'état de la chaussée et de l'influence qu'il pourrait exercer sur la conservation et l'entretien des voies ferrées, ni à raison de l'ouverture de nouvelles voies de communication ou de l'établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui qui lui est concédé par le présent cahier des charges, ni à raison du trouble et des interruptions de service qui pourraient résulter, soit des mesures temporaires d'ordre et de police, soit des travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'admi-

nistration que par les compagnies ou les particuliers dûment autorisés, ni enfin pour une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 5. — Dans aucun cas, la compagnie des omnibus ne sera recevable à invoquer le cas de force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trois jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les dommages, elle ne les ait dénoncés par écrit au préfet de la Seine.

Elle ne sera non plus recevable à se prévaloir de faits qu'elle croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents, soit pour réclamer des indemnités ou des dommages-intérêts, soit pour justifier l'inexactitude de l'une ou de l'autre de ses obligations, soit pour demander la remise de tout ou partie des amendes qu'elle aurait encourues, à moins que, dans les deux jours de leur date, elle n'ait dénoncé ces faits par écrit au préfet de la Seine, en signalant l'influence qu'ils auraient eue sur la marche des travaux ou sur l'exploitation.

TITRE II.

CONSTRUCTION.

Art. 6. — La voie sera double ; elle pourra être simple dans les passages étroits et dans ceux où d'autres convenances rendraient cette restriction utile, partout enfin où le préfet le permettra ou le prescrira, la compagnie entendue.

Art. 7. — La largeur de la voie sera de $1^{m},44$ entre les rails ; l'emplacement, la disposition et les détails de construction des voies ferrées seront déterminés par le préfet de la Seine, sur le vu des plans détaillés présentés par la compagnie, et dans lesquels on aura soin d'indiquer, avec autant d'exactitude que possible, les égouts, leurs bouches et regards, les conduites d'eau et de gaz, et toutes les circonstances de nature à influer sur la position de ces voies et la régularité des divers services qui peuvent en être affectés.

Il en sera de même des bureaux d'attente et de contrôle qui pourront être autorisés sur la voie publique.

En cours d'exécution et pendant la durée de la concession, la compagnie des omnibus pourra proposer des modifications aux dispositions adoptées ; mais elles ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation de l'administration.

De son côté, l'administration pourra, la compagnie entendue, ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, les modifications dont l'expérience ou les changements à faire sur la voie publique feraient reconnaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner ouverture à indemnité.

Art. 8. — Les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale de l'administration.

Les rails, dont l'administration déterminera la forme, le poids et le mode d'attache, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à 32 centimètres au moins au-delà de chaque côté.

Art. 9. — La démolition des chaussées et l'ouverture de tranchées, pour la pose et l'entretien des voies, seront effectuées avec toute la célérité et toutes les

précautions convenables et conformément aux instructions des ingénieurs du service municipal et du département.

Les chaussées devront, autant que possible, être rétablies dans la même journée et remises dans le meilleur état.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y serait immédiatement pourvu aux frais de la compagnie, sans préjudice des poursuites qui pourraient être exercées contre elle pour contravention aux règlements de grande voirie et des dommages dont elle pourrait être passible envers les tiers en cas de dommage ou d'accident.

Le montant des avances sera recouvré par des rôles que le préfet de la Seine rendra exécutoires.

Art. 10. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs, de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés pour ces chaussées, par les soins et aux frais de la compagnie des omnibus.

Pour le rétablissement des chaussées pavées, au moment de la pose des voies ferrées, la compagnie sera tenue de fournir, en remplacement des pavés retranchés, la quantité de boutisses nécessaires pour opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Art. 11. — Les fers, les bois et les autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 12. — La compagnie des omnibus sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Elle rétablira de même les voies de communication publiques ou particulières que ses travaux l'obligeraient à modifier.

Art. 13. — Les travaux d'établissement et d'entretien seront exécutés sous la surveillance des ingénieurs du service municipal et du département. Les chantiers devront être éclairés et gardés pendant la nuit. Les travaux seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation.

Art. 14. — Les voies ferrées devront être achevées et le service mis en activité trois ans au plus après l'approbation du projet; la moitié au moins du réseau faisant suite aux lignes extérieures devra être exécutée dans la première année, et l'autre moitié la seconde année.

La compagnie des omnibus devra présenter un projet général et un projet de détail de la première section dans un délai de trois mois, à dater de la concession.

Les projets de détail des autres sections devront être présentés trois mois avant le commencement de l'exécution.

A mesure que des travaux seront terminés sur des parties de voies, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que le préfet désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par le préfet.

Après cette homologation, la compagnie des omnibus pourra mettre en ser-

vice lesdites parties de voies et y percevoir le prix de transport et les droits de péage ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale du réseau concédé.

Lorsque les travaux compris dans la concession seront achevés, la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

TITRE III.

EXPLOITATION.

Art. 15. — Les voies ferrées seront constamment entretenues en bon état, aux frais de la compagnie des omnibus et par ses soins.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des 32 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails. Toutefois, la dépense de l'entretien du pavage sera supportée par moitié par l'administration et par la compagnie.

Tous les frais de main-d'œuvre quelconque du pavage des autres parties de la voie publique à remanier pour en raccorder convenablement le profil avec celui de cette même voie occupée par le chemin de fer seront supportés par la compagnie. Les travaux seront toujours exécutés sous la direction des ingénieurs de la ville ou du département, soit directement par la compagnie, soit, si elle le préfère, par les entrepreneurs et les ouvriers de l'administration. Dans ce dernier cas, les frais seront remboursés par la compagnie, sur états approuvés par le préfet.

Tous les tuyaux, canaux, conduits et autres ouvrages souterrains devront être respectés, et, dans le cas où l'administration permettrait d'apporter quelques changements à l'exécution des travaux de premier établissement ou d'entretien, ce ne sera qu'à la condition expresse que les raccordements et réparations nécessaires seront effectués immédiatement et aux frais de la compagnie des omnibus.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront à la charge de la compagnie; ces frais seront réglés par le préfet, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur central du trésor, pour être distribué à qui de droit.

Art. 16. — Les agents et cantonniers que la compagnie établira pour la police et l'entretien des voies ferrées pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux piqueurs et cantonniers des ponts et chaussées.

Art. 17. — Les diverses voitures, dont les types auront été proposés par le préfet de la Seine, ne pourront être mises en service qu'après l'approbation du préfet de police.

Il y aura des places de deux classes, si l'administration le juge nécessaire.

La traction se fera par chevaux et ne pourra être modifiée sans l'assentiment de l'administration, qui pourra aussi, le cas échéant, prescrire tout autre mode de traction.

Art. 18. — L'exploitation des lignes de l'extérieur, jusqu'aux points extrêmes fixés à l'intérieur par l'article 20 du cahier des charges, sera faite par les com-

pagnies des tramways extérieurs du Nord et du Sud, aux conditions ci-dessous déterminées.

La compagnie des omnibus pourra toutefois, avec l'autorisation du préfet de la Seine, intercaler dans les services venant de l'extérieur des services de voitures lui appartenant, mais circulant à l'intérieur seulement.

Les voitures des compagnies de tramways extérieurs ne pourront suivre que les lignes venant de l'extérieur et devront s'arrêter aux points fixés comme terminus de chaque ligne. Elles ne pourront suivre les voies s'embranchant à l'intérieur.

Art. 19. — Le préfet déterminera, les compagnies entendues, le nombre et les heures de départ sur chaque ligne, ainsi que la vitesse moyenne de la marche.

Il réglera notamment les passages des voitures sur les lignes exploitées par deux compagnies, comme il est dit au dernier paragraphe de l'article précédent, de telle sorte que les intervalles entre les passages des voitures soient égaux et qu'une compagnie ne puisse pas entraver l'exploitation de l'autre.

Art. 20. — Les tarifs maxima à percevoir par chaque compagnie sur chaque ligne ou sur chaque zone qu'elle exploite sont fixés par zone, conformément au tableau suivant :

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DISTANCE KILOMÉTRIQUE			TARIF DE PARIS aux fortifications,			
				sans correspondance.		avec correspondance.	
	totale.	dans Paris.	hors Paris.	1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.
	mèt.	mèt.	mèt.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
De la place de l'Étoile à la Villette.	6.000	6.000	»	0,30	0,15	0,30	0,30
De la Villette à la place du Trône.	4.800	4.800	»	0,30	0,15	0,30	0,30
De la place du Trône à la barrière d'Italie.	4.700	4.700	»	0,30	0,15	0,30	0,30
De la rue de Lyon, près la Bastille, à la gare Montparnasse.	4.700	4.700	»	0,30	0,15	0,30	0,30
De la gare Montparnasse à la place de l'Étoile.	4.500	4.500	»	0,30	0,15	0,30	0,30
De Montreuil à la place du Trône.	4.700	1.200	3.500	0,20	0,10	0,30	0,30
De Pantin au Château-d'Eau.	5.200	3.700	1.500	0,30	0,15	0,30	0,30
D'Aubervilliers au Château-d'Eau.	6.000	4.000	2.000	0,30	0,15	0,30	0,30
De Saint-Denis au boulevard de la Chapelle.	5.800	1.500	4.300	0,20	0,10	0,30	0,30
De Saint-Denis au boulevard de Clichy. . .	6.500	1.600	4.900	0,20	0,10	0,30	0,30
De Saint-Ouen au boulevard de Clichy. . .	4.000	1.600	2.400	0,20	0,10	0,30	0,30
De Gennevilliers au boulevard de Clichy. .	6.300	1.600	4.700	0,20	0,10	0,30	0,30
De Levallois à Saint-Augustin.	4.000	2.400	1.600	0,20	0,10	0,30	0,30
De Neuilly à Saint-Augustin.	4.000	2.300	1.700	0,20	0,10	0,30	0,30
De Suresnes à la place de l'Étoile.	7.000	1.000	6.000	0,20	0,10	0,30	0,30
De Clamart à Saint-Germain-des-Prés. . .	7.500	3.500	4.000	0,30	0,15	0,30	0,30
De Fontenay à Saint-Germain-des-Prés. . .	8.300	3.800	4.500	0,30	0,15	0,30	0,30
De Villejuif au Collège de France.	7.200	4.000	3.200	0,30	0,15	0,30	0,30
De Vitry-Ivry au Collège de France et au pont d'Austerlitz.	8.900	4.000	4.900	0,30	0,15	0,30	0,30
De Charenton à la Bastille.	5,500	3.100	2.400	0,30	0,15	0,30	0,30

Le tarif entier de chaque zone sera dû pour tout parcours partiel dans cette zone.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des bagages et paquets peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Les voyageurs des diverses lignes de tramways auront droit, aux conditions indiquées dans le tableau du tarif qui précède, à une correspondance donnant un passage gratuit sur tout le parcours soit de la ligne d'omnibus partant du point terminus de chaque ligne dans Paris, soit de tout autre ligne d'omnibus ou de tramways rencontrée sur le parcours, possédant un bureau de correspondance au croisement. De même, les voyageurs de ces dernières lignes d'omnibus recevront une correspondance donnant droit à un passage gratuit sur une seule ligne, mais jusqu'aux fortifications seulement.

Art. 21. — Les compagnies concessionnaires des réseaux extérieurs devront établir, sans que cela puisse troubler en rien le service des voyageurs, un service mixte ou par fourgons spéciaux pour le transport des paquets et articles de messagerie, sur les points où l'administration en reconnaîtra la nécessité, les compagnies entendues.

Les prix maxima à percevoir pour ces transports sont fixés à 5 centimes par

POINTS intermédiaires.	Distance kilométrique du point de départ dans Paris au point intermédiaire.	TARIF DE PARIS				TARIF DES FORTIFICATIONS				TARIF du point intermédiaire au point extrême.	
		au point intermédiaire.		au point extrême.		au point intermédiaire.		au point extrême.			
		1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.
	mèt.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
....	»	»	»	0,40	0,20	»	»	0,20	0,10	»	»
....	»	»	»	0,50	0,25	»	»	0,20	0,10	»	»
Quatre-Chemins.	5.000	0,40	0,20	0,50	0,25	0,10	0,05	0,20	0,10	0,10	0,05
Chemin d'Aubervilliers.	3.300	0,40	0,20	0,50	0,25	0,10	0,05	0,30	0,15	0,20	0,10
Saint-Ouen........	3.700	0,40	0,20	0,50	0,25	0,10	0,05	0,30	0,15	0,20	0,10
....	»	»	»	0,40	0,20	»	»	0,20	0,10	»	»
Clichy...........	3.000	0,40	0,20	0,50	0,25	0,10	0,05	0,30	0,15	0,20	0,10
....	»	»	»	0,40	0,20	»	»	0,20	0,10	»	»
....	»	»	»	0,40	0,20	»	»	0 20	0,10	»	»
Courbevoie........	3.500	0,40	0,20	0,60	0,30	0,20	0,10	0,40	0,20	0,20	0,10
Vanves..........	4.900	0,40	0,20	0,60	0,30	0,10	0.05	0,30	0,15	0,20	0,10
Montrouge........	4.900	0,40	0,20	0,60	0,30	0,10	0,05	0,30	0,15	0,20	0,10
Châtillon.........	7.400	0,50	0,25			0,20	0,10	0,30		0,10	0,05
....	»	»	»	0,50	0,25	»	»	0,20	0,10	»	»
Ivry.............	5.400	0,50	0,25	0,60	0,30	0,20	0,10	0.30	0,15	0,10	0,05
....	»	»	»	0,50	0,25	»	»	0,20	0,10	»	»

10 kilogrammes et par kilomètre, avec un minimum de 30 centimes, toute fraction de 10 kilogrammes étant comptée pour ce poids. Il sera perçu en plus 10 centimes pour expédition et frais d'enregistrement.

Les services par fourgons spéciaux ne pourront avoir lieu qu'aux heures fixées par le préfet.

Art. 22. — Chaque compagnie percevra le produit total des transports qu'elle effectuera; mais elle devra acquitter, sur les voies qu'elle n'aura pas établies, un droit de passage calculé d'après les bases suivantes :

1° S'il s'agit de l'exploitation exclusive de la partie des lignes venant de l'extérieur construite à l'intérieur par la compagnie des omnibus, l'indemnité annuelle à payer à la compagnie des omnibus par les compagnies des tramways extérieurs comprendra :

L'intérêt à 5 p. 100 du capital engagé dans la construction de la voie;

L'amortissement de ce capital, déterminé par la durée de la concession;

Le renouvellement de la voie, fixé par an à un vingtième du prix d'établissement, et le menu entretien, fixé à 1 franc par mètre de voie simple;

Une indemnité pour privation de trafic et abandon partiel des droits de la compagnie des omnibus concédés par la ville de Paris.

Le montant de cette indemnité sera fixé d'accord entre les deux compagnies. Elle ne pourra être inférieure à 3.000 francs, ni supérieure à 7.000 francs par kilomètre. En cas de désaccord entre les deux compagnies, le conseil de préfecture prononcera.

La valeur du capital et des frais d'établissement de la voie sera arrêtée par le préfet, les compagnies entendues.

2° S'il s'agit de l'exploitation mixte par les compagnies, les articles groupés au paragraphe précédent formeront un prix par kilomètre et par année, qui sera supporté par chaque compagnie exploitante, au prorata du nombre de kilomètres parcourus par ses voitures.

3° S'il s'agit de l'exploitation, par les compagnies des tramways extérieurs, des parties de voies qu'elles auraient posées dans Paris, d'accord avec la compagnie des omnibus, et qu'elles utiliseraient entièrement seules, il sera toujours dû à la compagnie des omnibus la redevance par kilomètre pour perte de trafic et cession de ses droits déterminée au § 1er.

Art. 23. — Toute correspondance délivrée par la compagnie des omnibus donne droit à un parcours gratuit sur une ligne de tramways jusqu'aux fortifications, et toute correspondance délivrée par les compagnies des tramways extérieurs donne droit à un passage gratuit sur une ligne d'omnibus dans tout son parcours, avec cette réserve, toutefois, que les voyageurs de deuxième classe n'ont droit à la correspondance qu'en payant le tarif de la première classe. Ces services réciproques donneront lieu à un remboursement du prix des correspondances que devront se faire les compagnies. Toute correspondance reçue par les compagnies des tramways extérieurs lui sera remboursée par la compagnie des omnibus au prix de 10 centimes. Toute correspondance reçue par la compagnie des omnibus sera remboursée par les compagnies des tramways extérieurs au prix de 20 centimes.

Ces prix ne seront établis d'une manière ferme que jusqu'à la date fixée par l'article 27 qui va suivre pour le remaniement des tarifs; à ce moment, le montant du remboursement des correspondances sera revisé, d'accord entre les compagnies. En cas de désaccord, le conseil de préfecture statuera.

Art. 24. — L'administration pourra autoriser le transport des grosses mar-

chandises que les compagnies effectueraient, soit avec des wagons spéciaux leur appartenant, soit en livrant le passage à d'autres personnes possédant un matériel conforme, en ce qui concerne l'usage de la voie, à celui adopté par les compagnies concessionnaires.

Dans ce cas, les taxes seront perçues par chaque compagnie pour la partie du réseau qu'elle aura construite. Le montant de ces taxes sera arrêté par le préfet de la Seine, les compagnies entendues. Il en sera de même pour la régularisation des heures, des délais et autres dispositions auxquels ces transports donneront lieu.

Art. 25.— Dans le cas où l'administration, d'accord avec les compagnies, jugerait convenable de concéder l'exploitation totale de certaines lignes extérieures à la compagnie des omnibus, cette dernière payerait aux compagnies des tramways extérieurs une redevance fixée d'après les bases établies à l'article 22, sauf celle relative à l'indemnité pour privation de trafic et cession partielle des droits de la compagnie des omnibus résultant de ses traités avec la ville.

Art. 26. — Le montant des remboursements que les compagnies auront à se faire sera arrêté mensuellement par le préfet de la Seine et immédiatement exigible.

En cas de retard dans les payements et après deux avertissements restés sans effet, il pourra être procédé au retrait de la concession, sans préjudice des poursuites de droit.

Dans ce cas, l'exploitation du réseau retirée à l'une des compagnies pourra être accordée par voie de régie administrative à l'autre compagnie, jusqu'à ce qu'elle se soit couverte des sommes qui lui seraient dues par la compagnie déchue.

Art. 27. — Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être revisés tous les cinq ans par l'administration, la compagnie des omnibus entendue.

Art. 28. — Dans le cas où la compagnie jugerait à propos d'abaisser tout ou partie des tarifs, les taxes réduites ne pourront êtrs relevées qu'après un délai de trois mois. Les changements devront être homologués par un arrêté du préfet.

Art. 29.— Au moyen de la perception de ce tarif, la compagnie contracte l'obligation d'effectuer le transport du voyageur avec soin, exactitude et célérité, et, à cet effet, de mettre et d'entretenir en circulation, en toute saison, le nombre de voitures et de chevaux réclamé par les besoins du service, en se conformant aux prescriptions de l'administration, et cela sous peine de déchéance.

Tout arrêt au droit des voies transversales est formellement interdit.

Art. 30. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, la compagnie, après avoir été entendue, pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément les voies, soit en les branchant l'une sur l'autre, soit en employant, à la traversée de l'obstacle, des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

Art. 31. — La compagnie se conformera en tout temps aux mesures d'ordre et de sécurité prescrites par l'autorité.

Si les mesures prescrites au présent cahier des charges dans l'intérêt de la sécurité de la circulation ordinaire sont ultérieurement reconnues insuffisantes,

l'administration pourra en imposer d'autres auxquelles la compagnie devra se soumettre, comme si elles avaient été inscrites au cahier des charges.

Il est réservé à l'administration le droit de suspendre momentanément le service, et cela sans que la compagnie puisse prétendre à aucune indemnité, lorsque le passage serait rendu difficile :

1° Par des travaux, sur ou le long de la voie, aux tuyaux, canaux, conduites et autres ouvrages souterrains existants, à construire ou à mettre en place;

2° Par un rassemblement considérable, à l'occasion d'une fête, d'une revue, etc.

Lorsqu'il n'y aura pas d'urgence, la compagnie des omnibus devra être prévenue de l'interruption au moins trois jours à l'avance.

En cas d'urgence, dont elle sera seule juge et sans recours contre elle, l'administration peut interdire immédiatement la circulation.

Art. 32. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie des omnibus, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transports de voyageurs, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises ayant le même objet.

TITRE IV.

CLAUSES ET CONDITIONS GÉNÉRALES.

Art. 33. — A l'expiration de la présente concession, qui prendra fin le 31 mai 1910, et par le seul fait de cette expiration, l'administration sera subrogée à tous les droits de la compagnie dans la propriété des voies ferrées.

Elle entrera immédiatement en jouissance de ces voies et de leurs dépendances établies sur la voie publique, et la compagnie des omnibus sera tenue de lui remettre le tout en bon état d'entretien.

Quant aux objets mobiliers, à l'exception des chevaux, l'administration sera tenue de prendre, à dire d'experts, ceux qui seront en bon état de service, si la compagnie des omnibus le requiert; et réciproquement, si l'administration le requiert, la compagnie des omnibus sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Ces dispositions ne seront applicables qu'au cas où l'administration déciderait que les voies ferrées devraient être maintenues.

Art. 34. — Dans le cas où l'administration déciderait, au contraire, que les voies ferrées doivent être supprimées, en tout ou en partie, la compagnie des omnibus garderait tous les objets mobiliers ou immobiliers et serait tenue d'enlever les voies ferrées et de remettre les lieux dans leur état primitif, le tout à ses frais.

Il en serait de même en cas de révocation avant l'expiration de la concession, ou de suppression ordonnée à la suite de déchéance.

Art. 35. — L'administration se réserve expressément le droit d'autoriser sur la même ligne toute autre entreprise de transport en commun ou autre usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de

voies ferrées s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établies en prolongement des mêmes voies.

Moyennant le droit de péage qui sera fixé par l'administration, ainsi qu'il est dit à l'article 24, et les arrangements qu'ils prendront avec le concessionnaire de la ligne principale, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur cette ligne, et réciproquement. Toutefois, le matériel devra être conforme, en ce qui concerne les conditions d'usage de la voie, à celui du concessionnaire de la ligne principale.

Dans le cas où les compagnies ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le préfet de la Seine statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Les concessions nouvelles pourront être faites en vue des services publics ou particuliers, notamment pour mettre en communication, par la voie des tramways, les établissements industriels entre eux et avec les gares de marchandises des chemins de fer. Toutefois, si, à raison de la nature des transports provenant des embranchements, il devenait nécessaire de modifier la disposition des voies sur certaines parties du parcours, l'administration pourrait ordonner ces modifications aux frais des services publics ou particuliers qui devront en profiter, mais sans que cela pût nuire en rien à l'exploitation concédée par le présent cahier des charges, les concessionnaires restant libres d'exécuter eux-mêmes les travaux prescrits par l'administration.

Art. 36. — Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable avant le temps fixé pour sa durée par l'article 33; mais la révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession.

Art. 37. — Faute par la compagnie des omnibus d'avoir présenté ses projets ou d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux dans les délais fixés, et faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et, dans ce cas, l'administration, sauf le cas prévu à l'article 39, suivant qu'elle le jugera convenable, ordonnera la suppression pure et simple des travaux aux frais de la compagnie, ou leur réadjudication, laquelle sera ouverte sur les clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des portions de chemin déjà mises en exploitation et des objets mobiliers prévus à l'article 33.

La compagnie des omnibus déchue recevra, dans le dernier cas, du nouveau concessionnaire, la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

Art. 38. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation des voies ferrées, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie des omnibus, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie des omnibus n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

Art. 39. — Les dispositions des articles précédents, relatives à la déchéance de la compagnie des omnibus, ne lui seraient pas applicables si le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, provenaient de force majeure régulièrement constatée. Dans le cas où la construction de la partie du réseau intérieur établie en prolongement du réseau extérieur serait empêchée par les causes indépendantes de la volonté de la compagnie des omnibus, celle-ci ne pourrait être responsable en aucune façon ni soumise à aucune indemnité envers les compagnies concessionnaires du réseau extérieur.

Art 40. — La compagnie des omnibus demeure soumise aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures du nouveau service. Un règlement spécial de police contiendra l'obligation pour les voitures ordinaires de se garer à l'approche des voitures de tramways.

Les ingénieurs et agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie des omnibus.

Art. 41. — La compagnie des omnibus devra faire élection de domicile à Paris. Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle aura été faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 42. — Les contestations qui s'élèveront entre la compagnie des omnibus et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges, seront jugées administrativement, par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 43. — La compagnie des omnibus sera tenue de déposer à la préfecture de la Seine un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

Art. 44. — Il est bien entendu que les conventions qui précèdent et les engagements et obligations que viennent de prendre réciproquement le département de la Seine, d'une part, et la compagnie des omnibus, d'autre part, n'apportent aucun changement ni aucune modification au traité du 18 juin 1860, fait entre la ville de Paris et la compagnie des omnibus, ce traité, indépendant du présent, devant continuer à recevoir sa pleine et entière exécution et à être obligatoire pour chacune des parties.

Art. 45. — La concession stipulée dans le présent cahier des charges ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par le Gouvernement et que le département aura été autorisé à concéder le réseau des tramways qui en fait l'objet.

Accepté, au nom de la compagnie des omnibus, ainsi qu'ils y ont été autorisés par délibération du conseil d'administration en date du 20 juillet 1872, par les soussignés, qui s'engagent à exécuter les clauses du présent traité.

Signé Ch. Berthier. Signé Moreau. Signé Saint-Paul.

Accepté, au nom du département et conformément à la délibération du conseil général en date du 11 mars 1872 et à l'avis de la commission spéciale

du 22 juillet suivant, par le préfet de la Seine, membre de l'Assemblée nationale.

Paris, le 22 juillet 1872.

Signé Léon Say.

Certifié conforme au traité annexé au décret en date du 18 octobre 1873, enregistré sous le n° 1002.

Le Conseiller d'Etat, Secrétaire général,
Signé de Boureuille

TRAITÉ PASSÉ AVEC LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS EXTÉRIEURS DU NORD (*).

TITRE Ier.

OBJET DE LA CONCESSION.

Art. 1er. — Le réseau comprend les parties situées hors Paris des lignes ci-dessous décrites :

1° Une ligne partant du Château-d'Eau et se bifurquant à partir de la place de l'Ourcq, pour aller, d'une part, à Pantin, par la route d'Allemagne, d'autre part, à la mairie de la commune d'Aubervilliers, par le faubourg Saint-Martin et la rue de Flandre;

2° Une ligne partant de la place de la Chapelle, sur la ligne de ceinture, et suivant la rue de la Chapelle et la route nationale, n° 1, jusqu'à Saint-Denis;

3° Une ligne partant de la place Clichy, sur la ligne de ceinture, suivant l'avenue de Clichy jusqu'à sa rencontre avec l'avenue de Saint-Ouen et se bifurquant à partir de ce point, pour aller, d'une part, à Saint-Denis, par l'avenue de Saint-Ouen, la route départementale, n° 13, et la route départementale, n° 11, jusqu'à la rencontre de la route nationale, n° 1, avec embranchement sur la route départementale, n° 11, jusqu'à Saint-Ouen ; d'autre part, à Gennevilliers, par l'avenue de Clichy, la route départementale, n° 14, et celle, n° 7, jusqu'au chemin, n° 6, à Gennevilliers;

4° Une ligne partant de la place Saint-Augustin, suivant les boulevards Malesherbes, de Neuilly et Bineau, jusqu'au boulevard du Château, à Neuilly, avec embranchement de la place de Courcelles au bord de la Seine, par la rue de Courcelles et la rue Cavé, à Levallois-Perret;

5° Une ligne partant de la place de l'Étoile, suivant l'avenue de la Grande-Armée, l'avenue et le pont de Neuilly, et la route nationale, n° 187, jusqu'au pont de Suresne.

Art. 2. — La compagnie des tramways extérieurs du Nord sera soumise, pour

---

(*) Les dispositions de ce traité sont identiques avec celles du traité ci-dessus passé avec la compagnie des omnibus, sauf pour les articles que nous reproduisons ci-après.

l'exécution, pour la durée et la réception des travaux, aux clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics par le cahier des charges du 16 novembre 1866. Elle sera tenue d'exécuter, à ses frais, risques et périls, tous les travaux prévus et non prévus, sans aucune exception; de fournir, entretenir et renouveler le matériel nécessaire pour l'achèvement, l'exploitation et l'entretien des chemins de fer pendant toute la durée de la concession, le tout sans charge aucune pour l'administration, celle-ci ne pouvant, en aucun cas, ni à quelque titre que ce soit, être tenue à aucune dépense quelconque, ni à aucune indemnité, ni dommages envers les tiers, résultant, soit de l'exécution des travaux, soit de l'exploitation régulièrement faite.

Art. 3. — La compagnie des tramways extérieurs du Nord sera mise en possession de tous les éléments dont dispose l'administration au sujet des servitudes, conduites d'eau et de gaz, nivellements existants ou en projet, etc., moyennant quoi elle pourra s'assurer la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires à l'établissement du réseau.

En conséquence, après cette vérification faite par la compagnie des tramways extérieurs du Nord, l'administration ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendue responsable des erreurs, imperfections ou lacunes dont les plans et projets pourraient être entachés, ni des difficultés matérielles qui pourraient surgir dans l'exécution du réseau.

Art. 4. — La compagnie des tramways extérieurs du Nord ne sera admise à réclamer aucune indemnité, ni à raison du dommage que le roulage ordinaire pourrait causer aux voies ferrées, ni à raison de l'état de la chaussée et de l'influence qu'il pourrait exercer sur la conservation et l'entretien des voies ferrées, ni à raison de l'ouverture de nouvelles voies de communication ou de l'établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui qui lui est concédé par le présent cahier des charges, ni à raison du trouble et des interruptions de service qui pourraient résulter, soit des mesures temporaires d'ordre et de police, soit des travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies ou les particuliers dûment autorisés, ni enfin pour une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 5. — Dans aucun cas, la compagnie des tramways extérieurs du Nord ne sera recevable à invoquer le cas de force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trois jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les dommages, elle ne les ait dénoncés par écrit au préfet de la Seine.

Elle ne sera non plus recevable à se prévaloir des faits qu'elle croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents, soit pour réclamer des indemnités ou des dommages-intérêts, soit pour justifier l'inexactitude de l'une ou l'autre de ses obligations, soit pour demander la remise de tout ou partie des amendes qu'elle aurait encourues, à moins que, dans les deux jours de leur date, elle n'ait dénoncé ces faits par écrit au préfet de la Seine, en signalant l'influence qu'ils auraient eue sur la marche des travaux ou sur l'exploitation.

TITRE II.

CONSTRUCTION.

Art. 6 à 8. . . . .

Art. 8 *bis*. — Dans le cas où le profil de certaines parties de voies publiques ne permettrait pas d'exploiter les tramways construits sur le sol même de ces voies, la compagnie des tramways extérieurs du Nord pourra s'en écarter, en acquérant à ses frais, dans les formes prescrites par la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, les parcelles nécessaires à la déviation.

Art. 9 à 19. . . . .

TITRE III.

EXPLOITATION.

Art. 20. — Les tarifs maxima à percevoir par chaque compagnie, sur chaque ligne ou sur chaque zone qu'elle exploite, sont fixés par zone, conformément au tableau suivant :

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DISTANCE KILOMÉTRIQUE			TARIF DE PARIS aux fortifications,			
				sans correspondance.		avec correspondance.	
	totale.	dans Paris.	hors Paris.	1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.
	mèt.	mèt.	mèt.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
De Pantin au Château-d'Eau.	5.200	3.700	1.500	0,30	0,15	0,30	0,30
D'Aubervilliers au Château-d'Eau.	6.000	4.000	2.000	0,30	0.15	0,30	0,30
De Saint-Denis au boulevard de la Chapelle.	5.800	1.500	4.300	0,20	0,10	0,30	0,30
De Saint-Denis au boulevard de Clichy. . . .	6.500	1.600	4.900	0,20	0,10	0,30	0,30
De Saint-Ouen au boulevard de Clichy. . .	4.000	1.600	2.400	0,20	0,10	0,30	0,30
De Gennevilliers au boulevard de Clichy. . .	6.300	1.600	4.700	0,20	0,10	0,30	0,30
De Levallois-Perret à Saint-Augustin. . . .	4.000	2.400	1.600	0,20	0,10	0,30	0,30
De Neuilly à Saint-Augustin.	4.000	2.300	1.700	0,20	0,10	0,30	0,30
De Suresnes à la barrière de l'Étoile.	7.000	1.000	6.000	0,20	0,10	0,30	0,30

Art. 21 à 32. . . . .

TITRE IV.

CLAUSES ET CONDITIONS GÉNÉRALES.

Art. 33. . . . .

La compagnie des tramways extérieurs du Nord devra verser immédiatement, dans la caisse de l'administration, un cautionnement de 500.000 francs en numéraire ou en fonds publics, au cours du jour du versement. Ce cautionnement, s'il est en numéraire, portera intérêt au taux de 3 p. 100. Il sera remboursé à la compagnie immédiatement après la réception des travaux, sauf une somme de 100.000 francs qui restera entre les mains de l'administration, à titre de garantie, jusqu'à l'expiration de la concession.

Art. 34 à 37. . . . .

Art. 38. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation des voies ferrées, l'administration prendra immédiatement, aux frais et riques de la compagnie des tramways extérieurs du Nord, les mesures nécessaires pour assurer provisoisement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie des tramways extérieurs du Nord n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

En cas de déchéance, le cautionnement versé restera acquis à l'administration.

Art. 39 à 43. . . . .

Art. 44. — La concession stipulée dans le présent cahier des charges ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par le Gouvernement et que le département aura été autorisé à concéder le réseau des tramways qui en font l'objet.

Accepté, au nom des administrateurs délégués de la Société financière de Paris, ainsi qu'il y a été autorisé par un pouvoir en date du 22 juillet 1872,

POINTS intermédiaires.	Distance kilométrique du point de départ dans Paris au point intermédiaire,	TARIF DE PARIS				TARIF DES FORTIFICATIONS				TARIF du point intermédiaire au point extrême.	
		au point intermédiaire.		au point extrême.		au point intermédiaire.		au point extrême.			
		1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.
	mèt.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
. . . .	»	»	»	0,50	0,25	»	»	0,20	0,10	»	»
Quatre-Chemins.	5.000	0,40	0,20	0,50	0,25	0,10	0,05	0,20	0,10	0,10	0,05
Chemin d'Aubervilliers.	3.300	0,40	0,20	0,50	0,25	0,10	0,05	0,30	0,15	0,20	0,10
Saint-Ouen.	3.700	0,40	0,20	0,50	0,25	0,10	0,05	0,30	0,15	0,20	0,10
. . . .	»	»	»	0,40	0,20	»	»	0,20	0,10	»	»
Clichy.	3,000	0,40	0,20	0,50	0.25	0,10	0,05	0,30	0,15	0,20	0,10
. . . .	»	»	»	0,40	0,20	»	»	0,20	0,10	»	»
. . . .	»	»	»	0,40	0,20	»	»	0,20	0,10	»	»
Courbevoie.	3.500	0,40	0,20	0,60	0,30	0,20	0,10	0,40	0,20	0,20	0,10

par le soussigné, qui s'engage à exécuter les clauses du présent traité, et notamment à verser le cautionnement qui y est stipulé, lorsqu'il en sera requis par M. le préfet de la Seine.

Société financière de Paris. Signé E. Francq.

(Société anonyme au capital de 40 millions de francs.)

Les Administrateurs délégués,

Signé Victor Borie, G. de Bussière.

Accepté, au nom du département de la Seine et conformément à la délibération du conseil général en date du 11 mai 1872 et à l'avis de la commission spéciale, en date du 12 juillet suivant, par le préfet de la Seine, membre de l'Assemblée nationale.

Paris, le 29 juillet 1872.

Signé Léon Say.

Certifié conforme au traité annexé au décret en date du 18 octobre 1873, enregistré sous le n° 1002.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

(N° 93)

[11 novembre 1873.]

Répartition entre l'État et le propriétaire de l'usine Toulboubou des dépenses d'entretien de cette usine, établie sur la rivière canalisée du Blavet, commune de Pontivy (Morbihan).

(N° 94)

[11 novembre 1873.]

Chemin de fer de Saintes à Coutras. — Déclaration d'urgence de prise de possession.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer de Saintes à Coutras, de plusieurs parcelles de terrain non bâties, sises au territoire des communes de Cavignac, Cézac, Marsas, Marcenais, Tizac, Saint-Martin-de-Laye, Sablons (deuxième partie) et Abzac (Gironde), les dites parcelles indiquées sur sept plans et huit tableaux qui resteront annexés au présent décret.

(N° 95)

[11 novembre 1873.]

Transformation de la jetée sud-ouest au port de Boulogne.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour la transformation de la jetée sud-ouest et de l'estacade longeant la batterie des Dunes, au port de Boulogne (Pas-de-Calais), conformément aux dispositions du projet et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées.

2° La dépense, évaluée à 330.000 francs, sera imputée sur la deuxième section du budget du département des travaux publics (*Travaux extraordinaires des ports maritimes*).

(N° 96)

[11 novembre 1873.]

Rectification de la route départementale, n° 2, de la Haute-Loire. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de

la route départementale, n° 2, du Puy à Saint-Chély, dans la traverse de Monistrol-d'Allier (Haute-Loire), suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 97)

[11 novembre 1873.]

Rectification de la route départementale, n° 17, de la Seine-Inférieure. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale, n° 17, de la Seine-Inférieure, du Havre à Fécamp, dans la côte de Sanvic, suivant la direction générale indiquée par une teinte rose sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de l'entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 98)

[21 novembre 1873.]

Chemin de fer de Béthune à Abbeville. — Déclaration d'urgence de prise de possession.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du

deuxième lot du chemin de fer de Béthune à Abbeville, de plusieurs parcelles de terrain non bâties, sises au territoire des communes de Marest, Bours, Valhuan, Brias, Saint-Michel et Saint-Pol (Pas-de-Calais), les dites parcelles indiquées sur les plans et états parcellaires visés au décret qui y resteront annexés.

(N° 99)

[21 novembre 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général des ponts et chaussées et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 2 février 1870, 30 juillet et 6 août 1873;

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er.— Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

	francs.
Projet d'établissement de nouvelles voies à la Miséricorde (gare de Dijon), présenté le 7 juin 1873, avec détail estimatif montant à. . .	100.800

LIGNE DE NEVERS A CHAGNY.

Projet d'installation d'une remise à machines et de nouvelles voies et plaques à la gare du Creuzot, présenté le 4 juin 1873, avec un détail estimatif montant à.	231.000

LIGNE DE ROANNE A LYON, PAR SAINT-ÉTIENNE.

Projet d'établissement d'un quai couvert à la gare de Trèves-Burel, présenté le 3 juin 1873, avec un détail estimatif montant à. . . .	6.550
A reporter.	338.350

		francs.
	Report.	338.350
LIGNE DE LYON A GRENOBLE.		
Projet d'agrandissement de la gare de Cessieu, présenté le 25 juin 1873, avec un détail estimatif montant à		14.500
LIGNE DE GRENOBLE A FRANCIN.		
Projet d'établissement d'une voie de garage à la gare de Sainte-Hélène-du-Lac, présenté le 3 juin 1873, avec un détail estimatif montant à.		14.000
LIGNE DE LYON A AVIGNON.		
Projet de divers travaux à la gare de Montélimar, présenté le 1er décembre 1869, avec un détail estimatif montant à.		208,000
	Ensemble.	574.850

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 100)

[21 novembre 1873.]

Substitution de la compagnie du chemin de fer du Nord aux droits et obligations de la société anonyme du chemin de fer et des docks de Saint-Ouen, en ce qui concerne le chemin de fer de raccordement de la gare d'eau de Saint-Ouen au chemin de Ceinture. — Autorisation.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret du 24 mars 1855, relatif à l'établissement d'un chemin de fer de la gare d'eau de Saint-Ouen au chemin de fer de Ceinture ; ensemble la convention du 23 mars précédent et le cahier des charges y annexé ;

Vu le décret du 11 juillet 1856, qui autorise la société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer et des docks de Saint-Ouen;*

Vu le décret du 5 août 1872, qui autorise la dissolution de la société susmentionnée et la substitution aux droits et obligations de cette société, en ce qui concerne le chemin de fer de la gare d'eau de Saint-Ouen au chemin de Ceinture, d'une compagnie représentée par le sieur *Van de Wynckèle ;*

Vu la demande de la compagnie du chemin de fer du Nord, tendant à être autorisée à se substituer à tous les droits et obligations de la société anonyme du chemin de fer et des docks de Saint-Ouen, conformément à l'acte passé, le 24 mai 1873, devant MM. *Baudier* et *Mocquard*, notaires à Paris, spécialement en ce qui concerne le chemin de fer de la gare d'eau de Saint-Ouen au chemin de Ceinture ;

Vu la convention passée avec la compagnie du Nord, le 21 juin 1857, et le cahier des charges y annexé ;

Vu la loi du 22 mai 1869 ;

Vu la renonciation, en date du 16 mars 1873, du sieur *Van de Wynckèle* et compagnie, au bénéfice résultant du décret susvisé du 5 août 1872 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er.— Est autorisée la substitution de la compagnie du chemin de fer du Nord aux droits et obligations de la société anonyme du chemin de fer et des docks de Saint-Ouen, en ce qui concerne l chemin de fer de raccordement de la gare d'eau de Saint-Ouen au chemin de Ceinture, concédé par le décret précité du 24 mars 1855.

En conséquence, la substitution conditionnelle, qui avait été autorisée par le décret précité du 5 août 1872, de la compagnie représentée par le sieur *Van de Wynckèle*, à la société concessionnaire du chemin de fer et des docks de Saint-Ouen, est et demeure annulée.

Art. 2. — Le chemin de fer de raccordement de la gare d'eau de Saint-Ouen avec le chemin de fer de Ceinture sera régi par le cahier des charges annexé à la convention du 21 juin 1857 et modifié par les articles 3 et 4 de la convention du 22 mai 1869; il sera considéré comme formant une concession distincte, tant de l'ancien que du nouveau réseau de la compagnie du Nord. En conséquence, il sera tenu un compte à part des dépenses et des produits de l'exploitation de cette ligne.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 101)

[21 novembre 1873.]

Autorisations de prise d'eau.

Sont autorisés :

Le sieur *Bassenne* (*Alexis*), à établir dans la rivière du Doubs canalisée une prise d'eau destinée à la mise en jeu d'une scierie et à l'irrigation d'un pré qu'il possède dans la commune de Chaux-lez-Clerval (Doubs) ;

Le sieur *Leconte-Dupont* fils, à établir sur une dérivation du canal de Bourbourg une prise d'eau destinée à l'alimentation d'une minoterie à vapeur située dans la commune de la Petite-Synthe (Nord) ;

La dame veuve *Armand*, à établir une nouvelle prise d'eau dans la Drôme pour augmenter la force motrice de l'usine qu'elle possède dans la commune de Die (Drôme).

(N° 102)

[6 décembre 1873.]

Fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce de Bordeaux, pour la construction d'un bassin à flot au port de cette ville. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 20 mai 1868, qui autorise la chambre de commerce de Bordeaux à faire à l'État une avance montant à 10 millions de francs pour la constructions d'un bassin à flot au port de Bordeaux ;

Vu la déclaration du trésorier payeur général du département de la Gironde, constatant qu'il a été versé au trésor, le 4 octobre dernier, une nouvelle somme de 500.000 francs, à titre d'à-compte sur l'avance précitée de 10 millions de francs ;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 13 novembre 1873,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873 (chapitre XXXVII. — *Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 500.000 francs pour la construction d'un bassin à flot au port de Bordeaux.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce de Bordeaux.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 103)

[6 décembre 1873.]

Fonds de concours versés au trésor par la compagnie des chemins de fer de la Vendée, pour la construction d'un bassin à flot au port des Sables-d'Olonne. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la convention du 12 septembre 1871, approuvée par la loi du 13 janvier 1872, laquelle autorise la compagnie des chemins de fer de la Vendée à faire à l'État une avance montant à 900.000 francs pour la construction d'un bassin à flot au port des Sables-d'Olonne;

Vu les déclarations du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé au trésor, les 22 mars, 17 juin et 24 septembre derniers, de nouvelles sommes montant à 320.000 fr., à titre d'à-compte sur l'avance précitée de 900.000 francs ;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 13 novembre 1873,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873 (chapitre XVII. — *Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 320.000 francs, applicable aux travaux de construction d'un bassin à flot au port des Sables-d'Olonne.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen de ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la compagnie des chemins de fer de la Vendée.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 104)

[11 décembre 1873.]

Limitation de la mer.

Art. 1er. Les limites de la mer à l'embouchure des rivières de Sée et de Sélune, sont et demeurent fixées : pour la Sée, à la tête aval du pont de Pont-Gilbert ; pour la Sélune, à la tête aval du pont de Pontaubault.

Art. 2. — Les droits des tiers sont réservés.

(N° 105)

[11 décembre 1873.]

Est rapporté le décret du 4 janvier 1860, *organisant en syndicat les propriétaires intéressés au curage de la Boutonne supérieure, dans le département de la Charente-Inférieure.*

(N° 106)

[11 décembre 1873.]

Raccordement du chemin de fer de Lagny aux carrières de Neufmoutiers avec la ligne de Paris à Avricourt, dans la gare de Lagny-Thorigny. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret du 27 décembre 1871 (*), portant déclaration d'uti-

(*) *Annales*, 1872, p. 256.

lité publique et concession aux sieurs *Cornu*, *Burdin*, *Vincent* et compagnie d'un chemin de fer de Lagny aux carrières de Neufmoutiers, par Serris et Villeneuve-le-Comte ; ensemble le cahier des charges y annexé ;

Vu la demande présentée par les concessionnaires à l'effet d'être autorisés à raccorder le chemin de fer susmentionné avec la ligne de Paris à Avricourt, à la gare de Lagny-Thorigny ; ensemble l'avant-projet de ce raccordement, et notamment le plan, en date du 28 avril 1873, annexé aux procès-verbaux de la commission d'enquête ;

Vu les pièces de l'enquête d'utilité publique ouverte sur cet avant-projet dans le département de Seine-et-Marne, et notamment les procès-verbaux de la commission d'enquête, des 31 mars et 28 avril 1873 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 10 juillet 1873 ;

Vu la lettre du ministre de la guerre, en date du 24 sept. 1873 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ; la loi du 27 juillet 1870 et l'article 8 de la loi du 18 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique le raccordement du chemin de fer de Lagny aux carrières de Neufmoutiers avec la ligne de Paris à Avricourt dans la gare de Lagny-Thorigny.

Art. 2. — Les sieurs *Cornu*, *Burdin Vincent* et compagnie, concessionnaires du dit chemin de fer, sont autorisés à établir ce raccordement, et ce, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret susvisé du 27 décembre 1871.

Art. 3. — Les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux devront être accomplies dans un délai de dix-huit mois, à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 107)

[11 décembre 1873.]

Fonds de concours versés au trésor par des départements, des

communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 26 novembre 1873,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds du budget de l'exercice 1873 (première et deuxième sections), un crédit de 360.124f,84.

Cette somme de 360.124f,84 est répartie de la manière suivante entre les chapitres de la première et de la deuxième section ci-après désignés, savoir :

1re SECTION.

TRAVAUX ORDINAIRES.

			fr. c.
Chap.	xi.	Routes et ponts.	40.516,52
——	xii.	Navigation intérieure. — Rivières.	33.467,97
——	xiii.	Navigation intérieure. — Canaux.	2.440,26
——	xiv.	Ports maritimes, phares et fanaux.	73.731,90
——	xv.	Études et subventions pour travaux d'irrigation, de dessèchement et de curage.	1.263,58

2e SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

Chap.	xxx.	Lacunes des routes nationales.	2.500.00
——	xxxi.	Rectification des routes nationales.	18.000,00
——	xxxvi	Établissement de canaux de navigation. . . .	5.000,00
——	xxxvii.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	14.250,00
——	xxxviii.	Travaux de défense contre les inondations. .	1.550,00
——	xxxix.	Travaux d'amélioration agricole.	704,94
——	xliii.	Travaux de chemins de fer à exécuter par l'État.	162.699,67
——	l.	Travaux d'armement à exécuter avec le concours de l'industrie privée.	4.000,00
		Ensemble, comme ci-dessus.	360.124,84

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'Etat, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1873.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Ire SECTION (TRAVAUX ORDINAIRES).	
	CHAPITRE XI.	
	ROUTES ET PONTS.	francs.
Eure-et-Loir. . .	Construction de trottoirs dans la traverse de Châteaudun (route nationale, n° 155).	4.750,00
Gard.	Rescindement de la maison *Domergue*, dans la traverse de Saint-Ambroix (route nationale, n° 104).	5.000,00
Garonne (Haute-).	Élargissement des abords (rive gauche) du pont de Toulouse (route nationale, n° 20).	12.654,00
Gironde.	Curage des fossés nord et sud de l'avenue du pont de Bordeaux (route nationale, n° 10). . .	1.164,23
Indre.	Amélioration de la route nationale, n° 156, dans la traverse de Levroux.	2.000,00
Loir-et-Cher. .	Reconstruction de l'aqueduc de la rue de la Marve, à Vendôme, sous la route nationale, n° 157.	970,00
Marne.	Construction d'un aqueduc sous la route nationale, n° 3, dans la traverse de Sainte-Ménehould.	1.200,00
Sarthe.	Amélioration de la route nationale, n° 138 *bis*, dans la traverse de Bonnétable.	2.300,00
Seine.	Arrosage de la route nationale, n° 34, dans la traverse du bois de Vincennes.	1.500,00
Seine-et-Oise. .	Entretien de la route nationale, n° 10.	3.345,50
	Entretien de la route nationale, n° 5.	132,95
	Arrosage des routes nationales, nos 10 et 185, dans la traversée de Versailles.	2.216,51
	Arrosage de la route nationale, n° 10, entre Sèvres et Versailles.	200,00
Tarn.	Construction de trottoirs dans la rue de la Magdelaine, à Gaillac.	1.583,33
Vendée.	Élargissement de bordures de trottoirs en granit autour de la place Napoléon, à la Roche-sur-Yon (routes nationales, nos 149 *bis* et 160). . . .	1.500,00
	Total du chapitre XI.	40.516,52
	CHAPITRE XII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES.	
Bouches-du-Rhône.	Travaux de défense de l'épi Allemand, à Orgon.	3.000,00
Dordogne. . . .	Reconstruction du pertuis et du barrage de Toulon.	616,40
Garonne (Haute-).	Réparation et entretien du barrage des moulins de Villemur.	500,00
Gironde.	Construction d'une cale d'accès au quai de Lestiac.	1.600,00
	Construction d'une cale à Port-Neuf, sur la Dordogne.	750,00
	Construction d'une cale sur la rive gauche de la Garonne, à Barie.	2.294,60
	A reporter.	8.761,00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
		fr. c.
	Report.	8.761,00
Indre-et-Loire.	Exhaussement du quai de Chouzé, sur la Loire.	5.000,00
Loire-Inférieure.	Raccordement des bas quais d'Ancenis avec le carrefour de l'Eperon.	1.000,00
Loiret.	Réparation des avaries causées par les crues au chemin de halage de la rive gauche de la Loire, à Saint-Gondon.	3.000,00
	Suppression d'une cale établie dans la levée des Caillardières, sur la Loire.	152,95
Meurthe-et-Moselle.	Travaux de défense des rives de la Moselle, à la limite des territoires de Neuville et de Lorey.	745,00
Nièvre.	Entretien des pertuis établis sur la rivière d'Yonne.	700,00
Pas-de-Calais. .	Curage de la Scarpe.	808,30
Pyrénées (Basses-)	Entretien des quais de la Nive.	537,08
Savoie.	Exhaussement de la digue d'Arbonne.	2.500,00
Seine.	Réparation au port d'Ivry et pose d'organeaux au dit port.	2.560,00
Tarn.	Entretien du barrage de Lamothe-Gardés, sur le Tarn.	164,04
Tarn-et-Garonne.	Travaux de défense des rives de la Garonne, à l'Illon.	6.000,00
Vienne.	Convertissement de la chaussée de blocage des quais Napoléon Ier et du Château, sur la Vienne, en chaussée d'empierrement.	500,00
Yonne.	Construction d'un pont-pertuis sur l'Yonne, à Merry-sur-Yonne.	1.039,60
	Total du chapitre XII.	33.467,97
	CHAPITRE XIII. NAVIGATION INTÉRIEURE. — CANAUX.	
Charente-Inférieure.	Construction d'un pont sur le canal de la Charente à la Seuvre.	566,00
Ille-et-Vilaine. .	Établissement d'un lieu de dépôt sur la rive droite du canal d'Ille-et-Rance, en amont du pont de la Motte, dans la commune de Chevaigné.	300,00
Nord.	Entretien du chemin de halage du canal de la Sensée.	1.545,26
Pas-de-Calais. .	Entretien de la digue de halage du canal de la Haute-Deule.	29,00
	Total du chapitre XIII.	2.440,26
	CHAPITRE XIV. PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX.	
Calvados. . . .	Travaux de dévasement du port d'Honfleur. . . .	10.000,00
Gironde.	Entretien des quais du port de Bordeaux.	12.544,95
	Entretien des ports de Libourne, de Plagne, de Plassac et de Bourg.	1.994,66
Hérault.	Entretien du port de Méze.	1.000,00
Manche.	Construction d'une passerelle au Haut-Dick, sur la Taute, au port de Carentan.	500,00
Morbihan. . . .	Construction d'un môle insubmersible au port de la Trinité-sur-Mer.	3.000,00
	A reporter	29.039,61

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
		fr. c.
	Report.	29.039,61
Nord.	Réparation et amélioration de la chaussée des quais de rive droite des canaux de jonction de Mardyck, entre la rue Bellevue et la porte de Mardyck.	22.000,00
	Indemnités allouées aux officiers et maîtres de port pour le service des renseignements météorologiques.	4.000,00
Pas-de-Calais. .	Entretien et pavage des quais du port de Boulogne.	8.287,29
	Réparation des dégâts causés au port de Calais par trois navires anglais.	1.225,00
Pyrénées (Basses-).	Appropriation des abords du pont Saint-Esprit, au port de Bayonne.	3.500,00
	Indemnités allouées aux officiers et maîtres de port pour le service des renseignements météorologiques.	240,00
Seine-Inférieure.	Indemnités allouées aux officiers et maîtres de port pour le service des renseignements météorologiques.	440,00
	Entretien des chaussées latérales des quais du port de Rouen.	5.000,00
	Total du chapitre XIV.	73.731,90
	CHAPITRE XV.	
	ÉTUDES ET SUBVENTIONS POUR TRAVAUX D'IRRIGATION, DE DESSÉCHEMENT ET DE CURAGE.	
Loire-Inférieure.	Remboursement des frais de curage de cours d'eau non navigables ni flottables, avancés par l'Etat.	1.263,58
	II[e] SECTION (TRAVAUX EXTRAORDINAIRES).	
	CHAPITRE XXX.	
	LACUNES DES ROUTES NATIONALES.	
Pyrénées (Basses-).	Entretien de la route thermale, n° 3 *bis*.	2.500,00
	CHAPITRE XXXI.	
	RECTIFICATION DES ROUTES NATIONALES.	
Hérault.	Rectification de la route nationale, n° 112, dans la traverse de Béziers.	10.000,00
Nord.	Rectification de la route nationale, n° 2, entre la rue de Mons, à Avesnes, et le chemin de fer d'Aulnoye à Avesnes.	8.000,00
	Total du chapitre XXXI.	18.000,00
	CHAPITRE XXXVI.	
	ÉTABLISSEMENT DE CANAUX DE NAVIGATION.	
Vendée.	Construction d'un pont tournant à la Charriée, sur le canal de Luçon.	5.000,00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	CHAPITRE XXXVII. TRAVAUX D'AMÉLIORATION ET D'ACHÈVEMENT DES PORTS MARITIMES.	fr. c.
Gironde.	Construction d'un égout collecteur au quai de Bacalan.	1.250,00
Manche.	Amélioration du port de Harfleur.	10.000,00
Vendée.	Acquisition de la maison *Odin*, existant en saillie sur le quai Guiné, au port des Sables-d'Olonne.	3.000,00
	Total du chapitre XXXVII.	14.250,00
	CHAPITRE XXXVIII. TRAVAUX DE DÉFENSE CONTRE LES INONDATIONS.	
Gironde.	Réparation des avaries causées au port de la Réole par les crues de la Garonne.	1.300,00
Indre-et-Loire.	Consolidation de la digue de défense de Vernon contre les inondations.	250,00
	Total du chapitre XXXVIII.	1.550,00
	CHAPITRE XXXIX. TRAVAUX D'AMÉLIORATION AGRICOLE.	
Ain.	Construction d'un puits public á Romans.	704,94
	CHAPITRE XLIII. TRAVAUX DE CHEMINS DE FER EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT.	
Pyrénées-Orientales.	Remboursement d'avances faites par l'État pour la construction du chemin de fer de Perpignan à Port-Vendres.	162.699,67
	CHAPITRE L. TRAVAUX D'ARMEMENT A EXÉCUTER AVEC LE CONCOURS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE.	
Gironde.	Achat d'une mitrailleuse.	4.000,00

RÉCAPITULATION.

Ire SECTION. — TRAVAUX ORDINAIRES.

CHAP. XI.	Routes et ponts.	40.516,52
CHAP. XII.	Navigation intérieure.— Rivières.	33.467,97
CHAP. XIII.	Navigation intérieure.— Canaux.	2.440,26
CHAP. XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux.	73.731,90
CHAP. XV.	Études et subventions pour travaux d'irrigation, de desséchement et de curage.	1.263,58
	IIe SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.	
CHAP. XXX.	Lacunes des routes nationales.	2.500,00
CHAP. XXXI.	Rectification des routes nationales.	18.000,00
CHAP. XXXVI.	Etablissement de canaux de navigation.	5.000,00
CHAP. XXXVII.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	14.250,00
CHAP. XXXVIII.	Travaux de défense contre les inondations.	1.550,00
CHAP. XXXIX.	Travaux d'amélioration agricole.	704,94
CHAP. XLIII.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat. . . .	162.699,67
CHAP. L.	Travaux d'armement à exécuter avec le concours de l'industrie privée	4.000,00
	Total général.	360.124,84

Vu pour être annexé au décret en date du 11 décembre 1873, enregistré sous le n° 1115.

Le Ministre des travaux publics,
Signé B. DE LARCY.

(N° 108)

[16 décembre 1873.]

Approbation du traité passé pour l'établissement et l'exploitation d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville de Lille.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret du 4 octobre 1873, qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de la ville de Lille, et concède à cette ville les dites voies ferrées sous les clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret ;

Vu notamment l'article 2 du dit cahier des charges, ainsi conçu :

« La ville de Lille est autorisée à passer des traités avec une ou « plusieurs compagnies pour l'établissement et l'exploitation des « différentes lignes. Ces traités devront assurer l'exécution des « clauses du présent cahier des charges. Ils seront approuvés par « décrets rendus en Conseil d'État. La ville demeurera garante « envers l'État de l'accomplissement des obligations que le cahier « des charges lui impose ; »

Vu le traité passé entre la ville de Lille et le sieur *Philippart*, banquier à Bruxelles, le 21 octobre 1873, pour l'établissement et l'exploitation des dites voies ferrées ;

Vu la délibération du conseil municipal de Lille, en date du 27 septembre 1873 ;

Vu la lettre du préfet du Nord, du 27 octobre 1873 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 27 novembre 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé le traité ci-dessus visé, passé entre la ville de Lille et le sieur *Philippart*, pour l'établissement et l'exploitation d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville. Ce traité restera annexé au présent décret.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

TRAITÉ.

Entre les soussignés :

M. *Charles Catel-Béghin*, chevalier de la Légion d'honneur, propriétaire, maire de la ville de Lille, demeurant à Lille, agissant en sa qualité de maire de la ville, dûment autorisé par délibération du conseil municipal, en date du 27 septembre 1873, et sous réserve de l'approbation de l'autorité supérieure,

D'une part;

Et M. *Simon Philippart*, industriel, demeurant à Bruxelles, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de la compagnie des bassins houillers du Hainaut et de la société spéciale qu'il se réserve de former en vue de l'exécution des présentes, la ville se réservant à son tour d'agréer la dite société,

D'autre part,

Il a d'abord été exposé ce qui suit :

L'administration municipale de la ville de Lille ayant l'intention d'établir un service de tramways dans l'intérieur de la ville agrandie et la banlieue, destinés au transport des voyageurs et des marchandises sur les voies publiques dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, a obtenu du Gouvernement la concession directe des dits tramways par décret en date du 4 octobre 1873; mais, comme il n'entre pas dans les vues de l'édilité lilloise de construire et d'exploiter directement les dits tramways, celle-ci a cru devoir bénéficier des dispositions de l'article 2 du cahier des charges établi par le Gouvernement et a résolu de confier cette œuvre à un capitaliste disposé à se mettre au lieu et place de la ville dans l'accomplissement des conditions imposées par le Gouvernement.

M. *Philippart* s'est présenté et, après avoir pris connaissance de toutes les pièces de l'avant-projet établi par la ville pour obtenir le décret de concession, a déclaré vouloir poursuivre, à ses risques et périls, l'œuvre projetée par la municipalité.

En conséquence, la convention ci-après a été rédigée, d'un commun accord, entre les deux parties contractantes ci-dessus dénommées :

Art. 1er. — La ville de Lille concède à M. *Philippart*, pour une période de vingt-cinq années, l'exploitation des tramways projetés, à charge de les construire dans le délai de cinq ans fixé au cahier des charges du Gouvernement. Ces vingt-cinq années partiront de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux.

Art. 2. — M. *Philippart* aura de plus la charge expresse de remplir :

1° Vis-à-vis du Gouvernement, toutes les conditions et obligations prescrites à la ville tant par le décret de concession en date du 4 octobre 1873 que par le cahier des charges y annexé, avec cette réserve que la durée de la concession faite par l'État, et qui est fixée par l'article 16 à quarante ans pour la ville, ne sera que de vingt-cinq ans pour M. *Philippart;*

2° Vis-à-vis de la ville, toutes les clauses et conditions spéciales imposées par elle pour régler les modes de construction et d'exploitation.

Art. 3. — Le décret de concession, le cahier des charges du Gouvernement, les clauses et conditions spéciales imposées par la ville et le plan général seront

visés *ne varietur* par les parties contractantes et annexés à la présente convention.

Art. 4. — M. *Philippart* sera tenu d'élire domicile à Lille et de faire connaître ce domicile au maire dans les quinze jours qui suivront l'approbation des présentes par le Gouvernement.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Nord.

Art. 5. — Les frais de la présente convention sont à la charge de M. *Philipart.*

Fait en double à Lille, le 21 octobre 1873.

Le Maire,

Signé S. PHILIPPART. Signé CATEL-BÉGHIN.

Certifié conforme au traité annexé au décret en date du 16 décembre 1873, enregistré sous le n° 1118.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

(N° 109)

[20 décembre 1873.]

Carrières de toute nature, ouvertes ou à ouvrir dans le département du Nord.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le projet de règlement présenté par le préfet du département du Nord pour les carrières de ce département ;

Vu les avis du conseil général des mines, des 26 février 1869 et 16 juin 1871 ;

Vu la loi du 21 avril 1810 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les carrières de toute nature ouvertes ou à ouvrir dans le département du Nord sont soumises aux mesures d'ordre et de police ci-après déterminées.

TITRE Ier.

DES DÉCLARATIONS.

Art. 2. — Tout propriétaire ou entrepreneur qui veut continuer ou entreprendre l'exploitation d'une carrière par galeries souter-

raines ou à ciel ouvert est tenu d'en faire la déclaration au maire de la commune où la carrière est située.

Art. 3. — La même obligation est imposée à tout propriétaire ou entrepreneur qui reprend l'exploitation d'une carrière abandonnée, qui veut appliquer à une carrière à ciel ouvert le mode d'exploitation par galeries souterraines ou ouvrir un nouvel étage dans une carrière souterraine.

Art. 4. — La déclaration doit être faite dans les délais suivants :

1° Pour les carrières actuellement en activité et qui n'ont pas encore été l'objet d'une déclaration, dans le délai de trois mois, à partir de la promulgation du présent décret ;

2° Pour les carrières à ouvrir et pour les carrières abandonnées dont l'exploitation est reprise, dans la quinzaine à partir du commencement des travaux.

Art. 5. — La déclaration est faite en deux exemplaires.

Elle contient l'énonciation des nom, prénoms et demeure du déclarant, et la qualité en laquelle il entend exploiter la carrière. Elle fait connaître d'une manière précise l'emplacement de la carrière et sa situation par rapport aux habitations, bâtiments et chemins les plus voisins. Elle indique la nature de la masse à extraire, l'épaisseur et la nature des terres ou bancs de rochers qui la recouvrent, le mode d'exploitation, à ciel ouvert ou par galeries souterraines.

Art. 6. — Si l'exploitation doit avoir lieu par galeries souterraines, il est joint à la déclaration un plan des lieux, également en deux expéditions, et à l'échelle de 2 millimètres par mètre. Sur ce plan sont indiqués les désignations cadastrales et le périmètre du terrain sous lequel l'exploitant se propose d'établir des fouilles, ainsi que de ses tenants et aboutissants, les chemins, édifices, canaux, rigoles et constructions quelconques existant sur le dit terrain dans un rayon de 25 mètres au moins, l'emplacement des orifices des puits ou des galeries projetés.

Dans le cas où il existerait des travaux souterrains déjà exécutés, il en sera fait mention dans la déclaration.

Art. 7. — Si l'exploitation est entreprise par une personne étrangère à la commune où la carrière est située, cette personne doit faire élection de domicile dans la dite commune.

Dans le cas où l'exploitation est entreprise pour le compte d'une société n'ayant pas son siége dans la commune, cette société doit également faire élection de domicile dans la commune.

Le domicile élu est, dans l'un comme dans l'autre cas, indiqué dans la déclaration.

Art. 8. — Les déclarations sont classées dans les archives de la mairie. Il en est donné récépissé.

Un des exemplaires de la déclaration et du plan qui y est joint, quand il s'agit de carrières souterraines, est transmis sans délai au préfet, par l'intermédiaire du sous-préfet de l'arrondissement.

Le préfet envoie ces pièces à l'ingénieur des mines, qui les conserve et en inscrit la mention sur un registre spécial.

TITRE II.

DES RÈGLES DE L'EXPLOITATION.

SECTION PREMIÈRE.

DES CARRIÈRES EXPLOITÉES A CIEL OUVERT.

Art. 9. — Les bords des fouilles ou excavations sont établis et tenus à une distance horizontale de 10 mètres au moins des bâtiments et constructions quelconques, publics et privés, des routes ou chemins, cours d'eau, canaux, fossés, rigoles, conduites d'eau, mares et abreuvoirs servant à l'usage public.

Cette prescription ne s'applique point aux murs de clôture autres que ceux qui enseignent des cimetières ou des cours attenant à des habitations.

Le préfet peut, sur la demande de l'exploitant, réduire la distance de 10 mètres fixée par le § 1er, sauf en ce qui concerne les propriétés privées. Il statue sur le rapport de l'ingénieur des mines, après avoir pris l'avis des ingénieurs des ponts et chaussées, s'il s'agit du domaine national ou départemental; celui du maire, s'il s'agit du domaine communal.

En ce qui concerne les propriétés privées, la distance fixée par le § 1er peut être réduite par le fait seul du consentement du propriétaire intéressé.

L'exploitation de la masse est arrêtée à compter des bords de la fouille à une distance horizontale réglée à 1 mètre par chaque mètre d'épaisseur des terres de recouvrement, s'il s'agit d'une masse solide, ou à 1 mètre par chaque mètre de profondeur totale de la fouille, si cette masse, par sa cohésion, est analogue à ces terres de recouvrement.

Toutefois, cette distance peut être augmentée ou diminuée par le préfet, sur le rapport de l'ingénieur des mines, en raison de la

nature plus ou moins consistante des terres de recouvrement et de la masse exploitée elle-même.

Le tout sans préjudice des mesures spéciales prescrites ou à prescrire par la législation des chemins de fer.

Art. 10. — L'abord de toute carrière située dans un terrain non clos doit être garanti, sur les points dangereux, par un fossé creusé au pourtour et dont les déblais sont rejetés du côté des travaux pour y former une berge, ou par tout autre moyen de clôture offrant des conditions suffisantes de sûreté et de solidité.

Les dispositions qui précèdent sont applicables aux carrières abandonnées.

Les travaux de clôture sont, dans ce cas, à la charge du propriétaire du fonds dans lequel la carrière est située, sauf recours contre qui de droit.

Le tout sans préjudice du droit qui appartient à l'autorité municipale de prendre les mesures nécessaires à la sûreté publique.

Art. 11. — Les procédés d'abatage de la masse exploitée et des terres de recouvrement qui seraient reconnus dangereux pour les ouvriers peuvent être interdits par des arrêtés du préfet, rendus sur l'avis de l'ingénieur des mines.

Dans le tirage à la poudre, l'exploitant se conformera à toutes les mesures de précaution et de sûreté qui lui seront prescrites par l'autorité.

SECTION II.

DES CARRIÈRES SOUTERRAINES.

Art. 12. — Les puits ou galeries par lesquels on entre dans la carrière sont constamment maintenus en bon état. Leurs parois sont consolidées par des revêtements en bois ou en maçonnerie, quand il en est besoin.

Les treuils, câbles et tonnes d'extraction sont solidement établis et constamment entretenus en bon état.

Art. 13. — Aucune excavation souterraine ne peut être ouverte ou poursuivie que jusqu'à une distance horizontale de 10 mètres des bâtiments et constructions quelconques, publics ou privés, des routes ou chemins, cours d'eau, canaux, fossés, rigoles, conduites d'eau, mares et abreuvoirs servant à l'usage public.

Cette prescription ne s'applique point aux murs de clôture autres que ceux qui enseignent des cimetières ou des cours attenant à des habitations.

La distance ci-dessus fixée est augmentée d'un mètre par chaque mètre de hauteur de l'excavation.

Le préfet peut, sur la demande de l'exploitant, réduire la distance de 10 mètres fixée par le § 1er, sauf en ce qui concerne les propriétés privées.

Il statue sur le rapport de l'ingénieur des mines, après avoir pris l'avis de l'ingénieur des ponts et chaussées, s'il s'agit du domaine national ou départemental ; celui du maire, s'il s'agit du domaine communal.

En ce qui concerne les propriétés privées la distance fixée par le § 1er peut être réduite par le fait seul du consentement des propriétaires intéressés.

Art. 14. — Les dispositions de l'article 9 ci-dessus sont applicables aux orifices des puits verticaux ou inclinés donnant accès dans des carrières souterraines, à moins que l'abord n'en soit suffisamment défendu par l'agglomération des déblais et l'élévation de leur plate-forme.

Art. 15. — Pour tout ce qui concerne la sûreté des ouvriers et du public, notamment pour les moyens de consolidation des puits, galeries et autres excavations, la disposition et les dimensions des piliers de masse, les précautions à prendre pour prévenir les accidents dans le tirage à la poudre, les exploitants se conformeront aux mesures qui leur seront prescrites par le préfet, sur le rapport de l'ingénieur des mines.

Art. 16. — Il est interdit d'admettre dans les travaux souterrains aucun enfant avant l'âge de dix ans révolus, conformément au décret du 3 janvier 1813 (art. 29), et sans préjudice de l'application des lois et règlements à intervenir sur le travail des enfants, des filles et des femmes.

Art. 17. — Tout exploitant qui veut abandonner une carrière souterraine est tenu d'en faire la déclaration au préfet par l'intermédiaire du maire de la commune où la carrière est située. Le préfet fait reconnaître les lieux par l'ingénieur des mines et prescrit, sur son rapport, les mesures qu'il juge nécessaires dans l'intérêt de la sûreté publique.

Art. 18. — Lorsque le préfet, sur le rapport de l'ingénieur des mines, constatera la nécessité de faire dresser ou compléter le plan des travaux d'une carrière souterraine, il pourra requérir l'exploitant de faire lever ou compléter le plan.

Si l'exploitant refuse ou néglige d'obtempérer à cette réquisition dans le délai qui lui aura été fixé, le plan est levé d'office, à ses frais, à la diligence de l'administration.

TITRE III.

DE LA SURVEILLANCE.

Art. 19. — L'exploitation des carrières à ciel ouvert est surveillée, sous l'autorité du préfet, par les maires et autres officiers de police municipale, avec le concours des ingénieurs des mines et des agents sous leurs ordres.

Art. 20. — L'exploitation des carrières souterraines est surveillée, sous l'autorité du préfet, par les ingénieurs des mines et les agents sous leurs ordres, sans préjudice de l'action des maires et autres officiers de police municipale.

Art. 21. — Les ingénieurs des mines et les agents sous leurs ordres visitent dans leurs tournées les carrières souterraines.

Ils visiteront aussi, lorsqu'ils le jugeront nécessaire ou lorsqu'ils en seront requis par le préfet, les carrières à ciel ouvert.

Les ingénieurs des mines et les agents sous leurs ordres dressent des procès-verbaux de ces visites. Ils laissent, s'il y a lieu, aux exploitants des instructions écrites pour la conduite des travaux, au point de vue de la sécurité ou de la salubrité ; ils en adressent une copie au préfet.

Ils signalent au préfet les vices d'exploitation de nature à occasionner un danger, ou les abus qu'ils auraient observés dans ces visites, et provoquent les mesures dont ils auront reconnu l'utilité.

Art. 22. — Dans le cas où, par une cause quelconque, la sûreté des ouvriers, celle du sol ou des habitations, se trouvent compromises, l'exploitant doit en donner immédiatement avis à l'ingénieur des mines ou au garde-mines, ainsi qu'au maire de la commune, s'il s'agit d'une carrière souterraine. Dans le même cas, les exploitants de carrières à ciel ouvert préviendront le maire de la commune. Dans l'un et l'autre cas, le maire en informe le préfet et l'ingénieur des mines ou le garde-mines.

Art. 23. — L'ingénieur des mines, aussitôt qu'il est prévenu, et à son défaut le garde-mines, se rend sur les lieux, dresse procès-verbal de leur état et envoie ce procès-verbal au préfet, en y joignant l'indication des mesures qu'il juge convenables pour faire cesser le danger.

Le maire peut aussi adresser au préfet ses observations et propositions.

Le préfet ne statue qu'après avoir entendu l'exploitant, sauf le cas de péril imminent.

Art. 24. — Si l'exploitant, sur la notification qui lui est faite de l'arrêté du préfet, ne se conforme pas aux mesures prescrites dans le délai qui aura été fixé, il y est pourvu d'office, et à ses frais, par les soins de l'administration.

Art. 25. — En cas de péril imminent reconnu par l'ingénieur, celui-ci fait, sous sa responsabilité, les réquisitions nécessaires aux autorités locales, pour qu'il y soit pourvu sur-le-champ, ainsi qu'il est pratiqué en matière de voirie lors du péril imminent de la chute d'un édifice.

Le maire peut d'ailleurs toujours prendre, en l'absence de l'ingénieur, toutes les mesures que lui paraît commander l'intérêt de la sûreté publique.

Art. 26. — En cas d'accident qui aurait été suivi de mort ou de blessures, l'exploitant est tenu d'en donner immédiatement avis à l'ingénieur des mines ou au garde-mines, ainsi qu'au maire de la commune, s'il s'agit d'une carrière souterraine. Dans le même cas, les exploitants de carrières à ciel ouvert devront en donner immédiatement avis au maire de la commune.

Dans l'un et l'autre cas, le maire informe sans délai le préfet et l'ingénieur des mines ou le garde-mines.

Il se transporte immédiatement sur le lieu de l'événement et dresse un procès-verbal, qu'il transmet au procureur de la République et dont il envoie copie au préfet.

L'ingénieur des mines, ou à son défaut le garde-mines, se rend dans le plus bref délai sur les lieux. Il visite la carrière, recherche les circonstances et les causes de l'accident, et dresse du tout un procès-verbal qu'il transmet au procureur de la République et dont il envoie copie au préfet.

Il se conforme, pour les autres mesures à prendre, aux dispositions du décret du 3 janvier 1813.

Art. 27. — Les dispositions des articles 23, 24 et 25 ci-dessus sont applicables, à toute époque, aux carrières abandonnées dont l'existence compromettrait la sûreté publique.

Les travaux prescrits sont, dans ce cas, à la charge du propriétaire du fonds sur lequel la carrière est située, sauf son recours contre qui de droit.

Art. 28. — Lorsque des travaux ont été exécutés ou des plans levés d'office, le montant des frais est réglé par le préfet, et le recouvrement en est opéré contre qui de droit par le percepteur des contributions directes.

TITRE IV.

DE LA CONSTATATION, DE LA POURSUITE ET DE LA RÉPRESSION DES CONTRAVENTIONS.

Art. 29. — Les contraventions aux dispositions du présent règlement ou aux arrêtés préfectoraux rendus en exécution de ce règlement sont constatées par les maires et adjoints, par les commissaires de police, gardes champêtres et autres officiers de police judiciaire, et concurremment par les ingénieurs des mines et les agents sous leurs ordres ayant qualité pour verbaliser.

Art. 30. — Les procès-verbaux sont visés pour timbre et enregistrés en débet. Ils sont affirmés dans les formes et délais prescrits par la loi pour ceux de ces procès-verbaux qui ont besoin de l'affirmation.

Art. 31. — Ces procès-verbaux sont envoyés au préfet, qui les transmet à qui de droit, avec l'avis de l'ingénieur des mines.

Art. 32. — Les contraventions qui auraient pour effet de porter atteinte à la conservation des routes nationales ou départementales, des canaux, rivières, ponts ou autres ouvrages dépendant du domaine public, sont constatées, poursuivies et réprimées conformément aux lois sur la police de la grande voirie.

TITRE V.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 33. — Le présent décret sera inséré au *Bulletin des lois* et au recueil des actes administratifs du département.

Il sera publié par les soins des maires.

Art. 34. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 110)

[20 décembre 1873.]

Le décret du 1er *octobre* 1858, *autorisant le sieur* Maurice de Tascher *à établir dans le canal latéral à la Loire une prise d'eau destinée à l'irrigation d'une prairie sise commune de Thauvenay (Cher) est rapporté.*

(N° 111)

[20 décembre 1873.]

Etablissement et règlement d'usines.

Sont autorisés :

L'administration forestière, à augmenter la chute de la scierie domaniale du Machet, située sur le ruisseau du Val, commune de Petit-Mont (Meurthe-et-Moselle) ;

Le directeur de la colonie pénitentiaire de Fontgombault, à maintenir en activité l'usine dite de *Fontgombault*, située dans la commune de ce nom (Indre) ;

Le sieur *Maisonnave* (*Pierre*), à établir une scierie à bois sur le gave de Pau, commune de Puyoo (Basses-Pyrénées).

(N° 112)

[20 décembre 1873.]

Ouverture d'un fossé d'écoulement aux Milles (Bouches-du-Rhône).— Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'ouverture d'un fossé d'écoulement au hameau des Milles (Bouches-du-Rhône), entre la route départementale, n° 6, et la rivière de l'Arc, suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges qui sera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 113)

[20 décembre 1873.]

Etablissement de quais et de cales à Angers (Maine-et-Loire).— Déclaration d'utilité publique.

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la construction, à Angers (Maine-et-Loire) :

1° D'un quai et d'une cale dits *des Arts*, le long de la rive droite de la Maine, entre le pont de la Haute-Chaîne et le pont du Centre;

2° D'un quai et d'une cale sur la rive gauche, en aval du pont de la Basse-Chaîne, désignés sous le nom de *Quai* et *Cale du Roi-de-Pologne ;*

3° D'un quai et d'une cale sur la rive droite, en amont du pont de la Haute-Chaîne, désignés sous le nom de *Quai* et *Cale de l'Hôpital;*

Les dits travaux indiqués par des lignes rouges sur un plan en date des 13 février et 15 juin 1870, lequel restera annexé au présent décret.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 900.000 francs, sera supportée par l'État jusqu'à concurrence de la somme fixe de 350.000 francs, le surplus demeurant à la charge de la ville, ainsi qu'il résulte de ses délibérations, dont il est pris acte.

Art. 3. — L'administration et, le cas échéant, la ville d'Angers, en son lieu et place, sont autorisés à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 114)

[8 janvier 1874.]

Approbation d'une convention ayant pour objet de concéder le dessé-

chement du marais de Fos et l'établissement d'un canal à dériver de la Durance, pour le limonage de la plaine de la Crau.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux pnblics;

Vu la demande présentée, le 20 août 1872, par le sieur *Nelson-Purdie*, agissant au nom d'une compagnie à former, à l'effet d'obtenir la concession de travaux ayant pour objet:

1° Le desséchement des marais situés à l'est du canal d'Arles à Bouc, du Mas-Thibert à Fos, dans les arrondissements d'Arles et d'Aix (Bouches-du-Rhône) ;

2° Le limonage de 20.000 hectares de terre dans la plaine de la Crau, mêmes arrondissements ;

Vu l'avant-projet des travaux à exécuter ;

Vu les dossiers des enquêtes ouvertes dans les départements de Vaucluse et des Bouches-du-Rhône, notamment les avis des commissions d'enquête ;

Vu les avis des préfets de Vaucluse et des Bouches-du-Rhône, des 18 juin 1872, 1er et 31 mars 1873 ;

Vu l'avis du directeur des fortifications de Marseille, du 6 mai 1873, les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 13 août, 12 et 25 septembre 1872 et 16 juin 1873 ;

Vu les projets de convention et de cahier des charges préparés en vue de la concession ;

Vu les lois des 16 septembre 1807, 3 mai 1841 et 21 juin 1865 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 8 janvier 1874, entre le ministre des travaux publics, d'une part, et le sieur *Nelson-Purdie*, agissant au nom d'une société à former, d'autre part, la dite convention ayant pour objet la concession à perpétuité à cette compagnie du desséchement des marais situés le long du canal d'Arles à Bouc, entre le Mas-Thibert et Fos, ainsi que la concession d'un canal dérivé de la Durance, devant servir tant au desséchement des dits marais qu'au limonage des terres en friche de la Crau.

Art. 2. — Les travaux de desséchement et l'établissement des canaux et ouvrages nécessaires pour effectuer le limonage des terres ci-dessus désignées sont déclarés d'utilité publique; en conséquence, pour l'exécution des travaux, la société concessionnaire est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

CONVENTION.

L'an 1874, le 8 janvier,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret du Président de la République,

D'une part;

Et le sieur *Nelson-Purdie,* agissant au nom d'une société à former,

D'autre part,

A été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à perpétuité au susnommé, qui l'accepte :

1° Le dessèchement des marais situés le long du canal d'Arles à Bouc, entre le Mas-Thibert et Fos;

2° Un canal dérivé de la Durance, devant servir tant au dessèchement des dits marais qu'au limonage des terres en friche de la plaine de Crau;

Le tout aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. — Le dessèchement des marais est concédé par application de l'article 24 de la loi du 16 septembre 1807. Les terrains des dits marais seront, en conséquence, acquis par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, conformément à la loi du 3 mai 1841.

Art. 3. — Tous les frais, à quelque titre que ce soit, pour l'établissement et l'entretien des travaux dépendant de la concession, seront supportés exclusivement par la société concessionnaire.

Le Ministre des travaux publics,
Signé R. DE LARCY.

Approuvé l'écriture :
Signé NELSON - PURDIE.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 8 janvier 1874, enregistré sous le n° 5.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE,

CAHIER DES CHARGES.

TITRE PREMIER.

DES TRAVAUX ET DE LEUR EXÉCUTION.

Art. 1er. — Les marais dont le dessèchement est concédé sont situés le long du canal d'Arles à Bouc, entre le Mas-Thibert et Fos, dans les arrondissements d'Arles et d'Aix. Ils sont représentés par une teinte verte sur le plan ci-annexé. Leur superficie totale est d'environ 4.800 hectares.

Art. 2. — Le desséchement sera fait par exhaussement du sol, au moyen de colmatages successifs et par abaissement du plan d'eau à l'aide de machines d'épuisement.

Art. 3. — Il sera établi le long des marais, du côté de la coustière de Crau, un canal de ceinture destiné à recevoir les eaux de ladite coustière, qui s'écoulent aujourd'hui dans les marais, et à les amener directement dans le bief marin du canal d'Arles à Bouc.

Art. 4. — Le colmatage des marais aura pour objet, non-seulement d'en exhausser le sol, mais encore de l'amender pour le rendre propre à la culture.

Il sera opéré à l'aide des eaux troubles dérivées, à cet effet, de la Durance.

Art. 5. — La prise d'eau du canal de dérivation sera établie en aval du pont de Mallemort, dans les conditions qui seront fixées par un décret ultérieur.

Le débit du canal ne pourra dépasser 80 mètres cubes par seconde, sous la condition expresse de maintenir en aval, dans la rivière, un volume de 50 mètres cubes au moins par seconde.

Toutes les fois que le débit de la rivière sera inférieur à cette quantité, ladite prise d'eau devra être fermée.

Il sera interdit, en outre, à la compagnie d'apporter aucun obstacle ni aucune gêne à l'exercice des prises d'eau supérieures.

L'administration se réserve même de nommer, si elle le juge utile, la compagnie entendue, un agent spécial pour assurer l'exécution des dispositions qui seront prescrites pour l'établissement de la prise d'eau. Cet agent résiderait à Mallemort, et son traitement, fixé par l'administration, serait payé par la compagnie sur mandats du préfet.

La compagnie sera tenue en outre, à toute époque, d'apporter à la prise d'eau, sans pouvoir prétendre à aucune indemnité ni dédommagement quelconque, les modifications qui seraient ordonnées par l'administration dans l'intérêt de la navigation, de la salubrité ou de la sûreté générale et du service des prises d'eau inférieures.

Mais si ces modifications devaient avoir pour effet de diminuer le débit de la prise d'eau ou d'en altérer le régime, elles ne pourraient être mises à exécution qu'en vertu d'un décret rendu en Conseil d'État, après enquête.

Il en serait de même si l'administration jugeait nécessaire de faire supprimer entièrement la prise d'eau. Dans ce cas, la compagnie ne pourrait non plus réclamer aucune indemnité.

Art. 6. — Les eaux intérieures des marais, de source ou pluviales, élevées à l'aide des machines d'épuisement, pourront être versées dans le bief marin du canal d'Arles à Bouc; mais il est interdit à la compagnie de laisser pénétrer dans ce bief les eaux de colature des colmatages. Ces eaux devront toutes s'écouler soit dans le Rhône, en passant en siphon sous ledit bief, soit directement à la mer, soit de toute autre manière.

Les ouvrages à établir à cet effet sous le canal ne pourront être exécutés que pendant le temps de chômage ordinaire de la navigation et qu'en vertu de projets préalablement approuvés par l'administration supérieure, à la condition, en outre, de ne nuire en aucune façon à la navigation ni à la sûreté ou à la solidité du canal.

La compagnie sera, d'ailleurs, tenue de faire auxdits ouvrages, sans pouvoir

prétendre à aucune indemnité, toutes les modifications qui pourraient être prescrites par l'administration par suite des améliorations ou élargissements qui viendraient à être apportés au canal.

Art. 7. — Il est interdit également à la compagnie de laisser introduire les eaux de colmatage dans les étangs du Landre et du Galejon supérieur, ainsi que dans les canaux des Gazes, qui réunissent ces deux étangs. Les dits étangs et canaux seront, en conséquence, protégés contre l'invasion des eaux de colmatage par des digues de céinture.

Art. 8. — La partie du canal du Vigueirat qui traverse aujourd'hui les marais pourra être déplacée et reportée sur le bord gauche du canal d'Arles à Bouc; mais le nouveau canal devra, comme l'ancien, déboucher dans l'étang du Landre.

Art. 9. — La compagnie soumettra à l'administration, dans le délai d'un an, à dater du décret de concession, en se conformant aux indications générales des articles précédents, le projet définitif du canal de colmatage dérivé de la Durance, des canaux de colature, du canal de ceinture et autres canaux, fossés, rigoles, digues, machines d'épuisement, et généralement de tous les ouvrages du desséchement pour les marais situés dans l'arrondissement d'Aix, comprenant le grand marais de Fos, les marais de Laffoux et du Grand-Cavaon.

Art. 10. — Les travaux de desséchement de ces marais devront être commencés dans le délai d'un an, à dater de l'approbation du projet définitif. Ils devront être terminés et les marais mis en culture dans le délai de cinq ans, à partir de la même date.

Art. 11. — A l'expiration de ce délai, la compagnie soumettra à l'administration le projet définitif des travaux de desséchement des marais situés dans l'arrondissement d'Arles. Ces travaux devront être terminés et les marais mis en culture dans un délai de cinq ans, à dater de l'approbation du dit projet.

Art. 12.— Le limonage des terres en friche de la Crau sera opéré à l'aide des eaux du canal dérivé de la Durance, mais ce limonage sera limité à la portion du territoire teintée en couleur bistre sur le plan ci-annexé; il ne pourra, en outre, être pratiqué que sur des terrains pour lesquels la compagnie traiterait de gré à gré avec les propriétaires ou sur ceux qu'elle achèterait à l'amiable.

Art. 13. — Jusqu'à l'achèvement complet des travaux de desséchement des marais et à leur réception, dans les deux arrondissements d'Aix et d'Arles, la compagnie ne pourra détourner du canal de dérivation des eaux de la Durance, pour le limonage des terres de la Crau, que le volume d'eau qui sera fixé par des décisions du ministre des travaux publics et qui ne devra, dans aucun cas, dépasser 36 mètres cubes par seconde.

Art. 14. — Les eaux de fuite ou de colature des limonages ne pourront être versées ni dans les marais, ni dans le canal d'Arles à Bouc, ni dans aucun des canaux ou fossés existant actuellement et servant à l'assainissement ou à l'irrigation des territoires. Elles seront reçues en totalité dans des colateurs spéciaux ouverts par la compagnie et débouchant soit dans le Rhône, soit dans la mer, soit dans l'étang de Berre, mais seulement, quant à ce dernier, au nord de l'étang de l'Ollivier, et aussi près que possible de Saint-Chamas.

Art. 15. — La compagnie prendra les mesures nécessaires pour que les dits colateurs qui longeraient ou traverseraient les territoires voisins de l'étang de la

Valduc et des divers établissements industriels situés sur les bords de cet étang ne puissent donner lieu à des introductions d'eau soit dans ces territoires, soit directement dans l'étang, par voie de filtration ou autrement.

Art. 16.— La compagnie soumettra successivement à l'administration les projets des canaux d'amenée des eaux de limonage qu'elle se proposera d'établir et des canaux de fuite de ces eaux ; mais il ne pourra être donné suite à ces projets qu'autant que la compagnie justifierait au préfet qu'elle est en mesure de limoner la moitié au moins des portions de territoire que les canaux projetés peuvent desservir.

Art. 17. — La compagnie ne pourra réclamer aucune indemnité aux établissements industriels de la Valduc, en raison du préjudice que ces établissements pourraient causer aux cultures nouvelles des terres qu'elle aurait achetées et bonifiées par le limonage dans le voisinage des dits établissements.

La compagnie sera tenue d'insérer dans les traités qu'elle passerait avec les propriétaires, pour le limonage des terres dont ils conserveraient la propriété, une clause analogue, en vertu de laquelle il leur serait également interdit d'exercer aucun recours contre les dits établissements.

Faute par elle de satisfaire à cette prescription, elle demeurera responsable des condamnations qui pourraient être prononcées contre les établissements industriels.

Art. 18.— La compagnie devra construire et entretenir des ponts dans tous les endroits où, par suite de ses travaux, les communications existantes se trouveraient interceptées.

La largeur de ces ponts, entre parapets, sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour les chemins de fer et les routes nationales, à 7 mètres pour les routes départementales, à 5 mètres pour les chemins de grande communication ou d'intérêt commun, et à 4 mètres pour les chemins vicicaux ordinaires.

Ces ponts seront en bonne maçonnerie hydraulique, ou en fer, ou en fonte.

Art. 19.— S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes et rampes, sur les nouvelles directions, ne pourra excéder $0^{m},03$ par mètre pour les routes nationales et départementales, et $0^{m},05$ pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 20. — Les déplacements des routes nationales, ainsi que les ponts à la rencontre de ces routes et des chemins de fer, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Les projets relatifs aux déplacements des routes départementales et des chemins vicinaux, ainsi que la construction des ponts à la rencontre de ces routes et chemins, seront approuvés par l'autorité départementale compétente.

Art. 21.— La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux.

Les ouvrages à établir pour assurer cet écoulement seront soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

La compagnie sera tenue, en outre, de prendre les dispositions qui seront prescrites par l'administration pour arrêter les filtrations d'eau qui pourraient se faire à travers les divers canaux construits par elle et pour empêcher ces filtrations de nuire aux parties basses des territoires.

Art. 22. — A la rencontre des routes nationales ou départementales et autres chemins publics, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que les communications n'éprouvent ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux. A cet effet, des routes et ponts provisoires seront construits, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs sous le contrôle desquels s'exécuteront les travaux devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par le préfet pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interrompues.

Art. 23.—Les travaux étant d'utilité publique et le desséchement des marais devant être fait par application de l'article 24 de la loi du 16 septembre 1807, tous les terrains nécessaires pour l'exécution des ouvrages, quels qu'ils soient, exécutés en vertu du décret de concession, ainsi que les terrains compris dans le périmètre des marais à dessécher, seront acquis et payés par la compagnie, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841.

Art. 24. — Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration des terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront également supportées et payées par la compagnie.

Art. 25. — Pendant la durée des travaux, qu'elle effectuera par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 26.—Lorsque les travaux destinés à assurer le desséchement des marais de l'arrondissement d'Aix seront terminés et le sol mis effectivement en valeur, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception de ces travaux par les ingénieurs que l'administration désignera.

On procédera de même à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception des travaux de desséchement des marais et étangs de l'arrondissement d'Arles, quand ces travaux seront terminés.

Il sera fait également des reconnaissances et, s'il y a lieu, des réceptions pour les canaux d'amenée des eaux de limonage et les canaux de fuite, au fur et à mesure que ces canaux seront achevés et avant qu'ils puissent être mis en service.

Les procès-verbaux de réception dressés par les ingénieurs dans ces divers cas ne seront valables qu'après avoir été approuvés par l'administratian supérieure.

Art. 27. — La compagnie ne pourra aliéner les terrains des marais et étangs

dont le desséchement lui est concédé qu'après l'entier achèvement des travaux et leur réception.

Les projets des actes d'aliénation seront soumis à l'approbation de l'administration supérieure avant de pouvoir être convertis en actes définitifs. La compagnie sera tenue d'insérer dans les dits actes les conditions qui seront prescrites par l'administration en vue d'assurer le maintien du desséchement.

TITRE II.

DE L'ENTRETIEN DES TRAVAUX ET DU MAINTIEN DU DESSÉCHEMENT.

Art. 28.—Les canaux, fossés, rigoles, digues, machines d'épuisement et autres ouvrages du desséchement, seront entretenus en bon état par la compagnie et à ses frais, de manière que le desséchement n'éprouve aucune interruption ni altération.

Toutefois, au cas où les terrains des marais viendraient à être aliénés par la compagnie, ainsi qu'il est prévu à l'article précédent, l'entretien et la garde des travaux pourront, sur la demande de la compagnie et avec l'autorisation de l'administration supérieure, être mis à la charge des propriétaires acquéreurs, réunis à cet effet en associations syndicales autorisées conformément à la loi du 21 juin 1865.

Les canaux d'amenée et de fuite des eaux de limonage de la Crau devront également être constamment entretenus en bon état par la compagnie et à ses frais, ou par les propriétaires intéressés réunis en associations syndicales dûment autorisées par l'administration.

Si les dits travaux, tant du desséchement que du limonage, ne sont pas constamment entretenus en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration, aux frais de la compagnie ou des associations de propriétaires.

Les dépenses ainsi faites par ordre de l'administration seront recouvrées sur la compagnie ou sur les associations syndicales au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

TITRE III.

DE LA DÉCHÉANCE.

Art. 29.—Si la compagnie n'a pas soumis à l'administration le projet définitif des travaux de desséchement dans le délai fixé à l'article 9, et ne les a pas commencés dans le délai indiqué à l'article 10, elle sera déchue de plein droit et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ou notification quelconque, de tous les droits qui lui sont conférés par la présente concession. Dans ce cas, la somme qui aura été déposée à titre de cautionnement, ainsi qu'il est dit à l'article 36 ci-après, deviendra la propriété de l'État.

Elle sera, de même, déchue de plein droit si elle n'a pas versé le dit cautionnement dans le délai prescrit.

Art. 30. — Faute par la compagnie, une fois les travaux de desséchement commencés, de les avoir entièrement exécutés et terminés dans les délais fixés aux articles 10 et 11, et d'avoir rempli toutes les obligations qui lui sont im-

posées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance de toute sa concession, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux de desséchement et de limonage qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, et ce, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges et sur la mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties de marais déjà mises en valeur ou seulement achetées.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses et conditions du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie non encore restituée du cautionnement prescrit à l'article 36 deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous ses droits à la concession, et les travaux exécutés, ainsi que les portions de marais mises en valeur ou seulement achetées, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

TITRE IV.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 31. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait l construction de chemins de fer, de routes nationales ou départementales, ou de canaux qui traverseraient les travaux compris dans la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces nouveaux travaux; mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ni au service des travaux de la compagnie, ni aucuns frais pour elle.

Il en sera de même pour les chemins vicinaux qui viendraient à être ordonnés ou autorisés par l'administration départementale.

Art. 32. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface de terrains occupés par les canaux et de leurs dépendances; la cote en sera calculée conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de la présente concession seront assimilés aux propriétés bâties de la localité.

Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Art. 33. — Les agents et gardes que la compagnie établira pour la surveillance et la police des travaux et ouvrages qui dépendent de la présente concession pourront être commissionnés par le sous-préfet et assermentés, conformément à la loi du 20 messidor an III.

Art. 34. — Dans le cas où la compagnie établirait dans le marais du Grand-Cavaon une digue pour mettre ce marais à l'abri de l'invasion de la mer, les agents des administrations de la guerre, de la marine, des finances et des travaux publics auront le libre parcours sur cette digue.

Art. 35. — Les frais de contrôle, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie.

Art. 36. — La compagnie déposera à la caisse du trésor public, à titre de cautionnement, dans le délai de six mois, à partir du décret de concession, une somme de 400.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculée conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825 et au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux de desséchement des marais.

Faute par elle de satisfaire à cette prescription, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture des Bouches-du-Rhône.

Art. 37. — La compagnie devra faire élection de domicile à Marseille.

Art. 38. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées par le conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 39. — L'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention à laquelle il sera annexé seront à la charge du concessionnaire.

Approuvé :

Versailles, le 8 janvier 1874.

Le Ministre des travaux publics,
Signé R. DE LARCY.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 8 janvier 1874, enregistré sous le n° 5.

Le Conseiller d'Etat, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

(N° 115)

[8 janvier 1874.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun des dits projets a

été soumis, et notamment les avis du conseil des ponts et chaussées, des 9 août, 18 et 25 octobre 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux et dépenses de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

	fr. c.
Projet d'éclairage au gaz des ateliers de la gare Saint-Jean, à Bordeaux, présenté le 14 juillet 1873, avec un détail estimatif montant à.	44.700,32
Nouveau projet de clôture définitive de la gare maritime de Brienne, présenté le 24 février 1873, avec un détail estimatif montant à.	64.960,00
Projet d'installation de l'éclairage au gaz à la gare de Cette, présenté le 23 juin 1873, avec un détail estimatif montant à.	92.319,92

LIGNE DE NARBONNE A PERPIGNAN.

Projet d'agrandissement de la gare de Rivesaltes, présenté le 7 juillet 1873, avec un détail estimatif montant à.	178.528,00
Ensemble.	380.508,24

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 30 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention du 10 août 1868 comme maximum des dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

Art. 2.—L'approbation du projet d'agrandissement de la gare de Rivesaltes est subordonnée aux réserves suivantes :

L'inclinaison de la nouvelle rampe projetée au sud de la station sera modifiée de manière à porter à $0^m,90$ au minimum la hauteur libre à ménager entre la surface du radier et la face inférieure du tablier métallique recouvrant l'aqueduc de 2 mètres.

Les rails Barlow formant la charpente métallique de cet aqueduc seront doublés par un rail inférieur rivé au premier, de manière que le tablier satisfasse aux conditions de la circulaire du 15 juin 1869.

Art. 3. — L'approbation du nouveau projet de clôture de la gare maritime de Brienne est subordonnée aux conditions suivantes :

Jusqu'à ce que le pont de Brienne ait été élargi, la partie comprise entre l'extrémité d'amont de l'alignement et le parapet de ce pont sera fermée par une clôture provisoire en treillis.

Il sera statué par une décision spéciale sur les portions de clôture à établir sur les rampants de la cale inclinée de la Garonne.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 116)

[8 janvier 1874.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 27 juillet 1870, 19 février, 15 et 29 octobre 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er.—Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE LYON A GRENOBLE.	
	francs.
Projet de nouveaux aménagements à la gare de Voreppe, présenté le 9 juillet 1873, avec un détail estimatif montant à.	30.000
LIGNE DE VALENCE A MOIRANS.	
Projet de construction d'un abri pour les voyageurs à la station de Saint-Hilaire-du-Rosier, présenté le 24 juillet 1873, avec un détail estimatif montant à.	3,200
LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.	
Projet de nouvelles installations à la gare des marchandises d'Avignon, présenté le 25 juin 1873, avec un détail estimatif montant à.	60.000
Ensemble.	93.200

La dépenses des travaux dont il s'agit, montant à la somme de

93.200 francs, sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée du 18 juillet 1868.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 117)

[8 janvier 1874.]

Fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce du Havre, pour l'agrandissement de l'avant-port de cette ville. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 22 juillet 1870, qui autorise la chambre de commerce du Havre à faire à l'État une avance montant à 7 millions de francs pour l'agrandissement de l'avant-port du Havre ;

Vu les déclarations du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé au trésor, les 5-25 septembre, 6-25 octobre et 5 novembre 1873, de nouvelles sommes montant ensemble à 500.000 francs, à titre d'à-compte sur l'avance précitée de 7 millions de francs ;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 29 décembre 1873 ;

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873 (chapitre XXXVII. — *Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 500.000 francs, applicable aux travaux d'agrandissement de l'avant-port du Havre.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce du Havre.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 118)

[8 janvier 1874.]

Fonds de concours versés au trésor par la ville de Dunkerque, pour les travaux d'amélioration du port de commerce de cette ville. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 20 mai 1868, qui autorise la ville de Dunkerque à faire à l'État une avance de 12 millions de francs pour l'amélioration de son port de commerce ;

Vu les déclarations du receveur des finances de l'arrondissement de Dunkerque, constatant qu'il a été versé au trésor, les 31 octobre et 4-7 novembre 1873, de nouvelles sommes montant à 375.000 francs, à titre d'à-compte sur l'avance précitée de 12 millions de francs ;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 13 décembre 1873,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873 (chapitre XXXVII. — *Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 375.000 francs, applicable aux travaux d'amélioration à effectuer au port de Dunkerque.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la ville de Dunkerque.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 119)

[10 janvier 1874.]

Bac de Chanaz sur le Rhône (Savoie). — Tarif.

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé pour la

perception des droits de péage au bac de Chanaz sur le Rhône (Savoie).

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics, et les divers agents tels qu'ils sont désignés au dit tarif, et qui, aux termes du cahier des charges de l'adjudication des dits droits, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif des droits à percevoir au bac de Chanaz sur le Rhône.

	fr. c.
Art. 1er. — 1° Une personne à pied, non chargée ou chargée d'un poids de 5 myriagrammes et au-dessous, 10 centimes, ci.	0,10
2° Le batelier ne pourra être contraint de passer une personne isolément, sans attendre le laps de temps prescrit d'une demi-heure, qu'autant qu'elle lui assurerait une recette d'au moins 60 centimes, et, dans ce cas, il emploiera un bateau ou un batelet, à sa volonté, 60 centimes, ci.	0,60
3° Denrées ou marchandises embarquées à bras d'homme et d'un poids de 5 myriagrammes, 10 centimes, ci.	0,10
4° Par chaque myriagramme excédant, 4 centimes, ci.	0,04
Nota. Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur.	
5° Un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise, 25 centimes, ci.	0,25
6° Un cheval ou mulet chargé, 15 centimes, ci.	0,15
7° Un cheval ou mulet non chargé, 10 centimes, ci.	0,10
8° Un âne ou une ânesse chargé, 10 centimes, ci.	0,10
9° Un âne ou une ânesse non chargé, 6 centimes, ci.	0,06
10° Par cheval, mulet, bœuf, vache ou âne employés au labour ou allant au pâturage, 8 centimes, ci.	0,08
11° Par bœuf ou vache appartenant à des marchands et destinés à la vente, 12 centimes, ci.	0,12
12° Par veau ou porc, 5 centimes, ci.	0,05
13° Par mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, paire d'oies ou de dindons, 3 centimes, ci.	0,03
14° Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou de dindons seront au-dessus de cinquante, le droit sera diminué d'un quart.	
15° Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres iront au pâturage, on ne payera que la moitié du droit.	
16° Les conducteurs des animaux désignés aux nos 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13 payeront chacun 6 centimes, ci.	0,06
17° S'il n'existe pas de passe-cheval, le batelier ne pourra être contraint de passer isolément dans le bac les chevaux, mulets, bœufs ou autres animaux compris dans cette section, que lorsque les conducteurs lui assureront une recette d'au moins 75 centimes, ci.	0,75
18° Voiture suspendue à deux roues, attelée d'un cheval ou mulet, ou	

fr.

litière à deux chevaux, conducteur compris, 50 centimes, ci. 0,50

19 Voiture suspendue à quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets, conducteur compris, 1f,20, ci. 1,20

20° Voiture suspendue à quatre roues, attelée d'un cheval ou mulet, conducteur compris, 70 centimes, ci. 0,70

21° Les voyageurs payeront séparément par tête le droit dû pour une personne à pied.

22° Une charrette chargée, attelée d'un cheval ou mulet ou deux bœufs, conducteur compris, 60 centimes. 0,60

23° Une charette chargée, attelée de deux chevaux ou mulets ou de quatre bœufs, conducteur compris, 1 franc, ci. 1,00

24° Une charrette chargée, attelée de trois chevaux ou mulets ou de six bœufs, conducteur compris, 1f,50, ci. 1,50

25° Une charrette à vide, attelée d'un cheval ou mulet, conducteur compris, 35 centimes, ci. 0,35

26° Une charrette chargée, employée au transport des engrais, des récoltes, attelée d'un cheval ou mulet, de deux bœufs ou vaches, conducteur compris, 35 centimes, ci. 0,35

27° La même à vide, attelée d'un cheval ou mulet, de deux bœufs ou vaches, conducteur compris, 25 centimes, ci. 0,25

28° Une charette chargée ou non chargée, attelée seulement d'un âne ou d'une ânesse, conducteur compris, 25 centimes, ci. 0,25

29° Un chariot de roulage à quatre roues, chargé, un cheval ou un mulet et le conducteur, 65 centimes, ci. 0,65

30° Un chariot de roulage à quatre roues, deux chevaux ou mulets et le conducteur compris, 1f,20, ci. 1,20

31° Un chariot de roulage à quatre roues, chargé, trois chevaux ou mulets et le conducteur, 1f,80, ci. 1,80

32° Un chariot de roulage à quatre roues, à vide, un cheval ou mulet et le conducteur, 40 centimes, ci. 0,40

33° Il sera payé par chaque cheval, mulet, bœuf, vache, âne ou ânesse excédant les nombres indiqués ci-dessus, comme pour les mêmes animaux non chargés.

34° Le batelier ne pourra être contraint à passer une voiture, charrette on chariot se présentant isolément, que lorsque le conducteur lui assurera une recette d'au moins 1f,10, ci. 1,10

35° Le payement du droit sera double, lorsque les eaux atteindront la hauteur de 2m,30 au-dessus de l'étiage repéré à la cote 0m,55 de l'échelle du pont de Culoz.

Le passage sera interdit quand la rivière charriera des glaçons, dans les temps de débâcle et lorsque les eaux atteindront la hauteur de 2m,80 au-dessus de l'étiage.

Les bacs et bateaux ne pourront jamais être chargés au delà du poids qui les ferait enfoncer jusqu'aux lignes de flottaison tracées en rouge sur leurs flancs.

Art. 2. — Exemptions d'usage.

(N° 120)

[5 février 1874.]

Transformation en chaire de calcul différentiel et intégral de la chaire de mécanique physique et expérimentale instituée près l'École préparatoire à l'enseignement supérieur des sciences et des lettres de Rouen.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts ;

Vu le décret du 16 décembre 1873, qui institue près l'École préparatoire à l'enseignement supérieur des sciences et des lettres de Rouen une chaire de mécanique physique et expérimentale,

Décrète :

Art. 1er. — La chaire de mécanique physique et expérimentale instituée près l'École préparatoire à l'enseignement supérieur des sciences et des lettres de Rouen est transformée en chaire de calcul différentiel et intégral.

Art. 2. — Le budget afférent à la dite chaire est réglé ainsi qu'il suit :

Traitement du professeur, de 4 à 6.000 francs ;

Frais de matériel (chauffage et éclairage), 600 francs.

Art. 3. — Le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 121)

[7 février 1874.]

Construction d'un pont sur l'Isle à Tourazade (Dordogne). — Déclaration d'utilité publique. — Tarif.

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique l'exécution, par le département de la Dordogne, des travaux de construction d'un pont en maçonnerie sur l'Isle à Tourazade (Dordogne), à la limite des

communes du Pizou et de Minzac, pour relier le chemin vicinal ordinaire, n° 4, de la première de ces communes et le chemin vicinal ordinaire, n° 12, de la seconde, en remplacement du bac actuel, ainsi que l'établissement des abords et dépendances du dit pont, conformément au plan et au cahier des charges ci-annexés.

Art. 2. — Il sera pourvu aux frais de construction et d'entretien du pont et de ses dépendances au moyen :

	francs.
1° D'une allocation de la commune de Pizou, de.	18.000
2° D'une subvention du département, de.	25.000
3° D'une allocation sur les fonds de l'État, de.	15.000
4° D'une avance faite par le département, remboursable au moyen du péage et s'élevant à.	42.000

Art. 3. — Le préfet de la Dordogne, agissant au nom du département, substitué aux communes du Pizou et de Minzac qui, à l'expiration du délai fixé pour la perception du péage, seront propriétaires exclusives du pont projeté, est autorisé à acquérir, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, s'il y a lieu, les immeubles ou portions d'immeubles dont l'occupation serait nécessaire pour l'exécution des travaux.

Art. 4. — A compter du jour où le passage du pont sera livré au public et pendant un délai de vingt-cinq ans, le préfet de la Dordogne est, en outre, autorisé à percevoir, au nom du département un péage conformément au tarif ci-après :

PIÉTONS.

	fr. c.
Pour chaque personne, chargée ou non, au-dessus de cinq ans. . . .	0,05

CHEVAUX, BESTIAUX.

Par chaque cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise.	0,10
Par cheval, mulet, âne, chargé ou non chargé, y compris le conducteur.	0,05
Par bœuf, vache, veau, porc gras destinés à la vente.	0,05
Par mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, nourrain, paire d'oies ou de dindons destinés à la vente.	0,02

Nota. Lorsque les chevaux, bœufs, vaches, mulets, ânes, porcs, moutons, brebis, chèvres, boucs, cochons de lait et paires d'oies ou de dindons iront au pâturage, ils ne payeront que moitié prix, ainsi que leurs conducteurs.

OITURES PARTICULIÈRES SUSPENDUES.

Par cabriolet à un cheval.	0,40
Par cabriolet à deux chevaux.	0,65
Par voiture à quatre roues, à un cheval.	0,60

	fr. c.
Par voiture à quatre roues, à deux chevaux	0,85
Par voiture à quatre roues, à trois chevaux	1,10
Par voiture à quatre roues, à quatre chevaux	1,35
Nota. Pour chaque cheval en sus	0,25

VOITURES PARTICULIÈRES NON SUSPENDUES.

Par voiture à deux roues, traînée par un cheval	0,30
Par voiture à deux roues, traînée par deux chevaux	0,55
Par voiture à deux roues, traînée par trois chevaux	0,80
Par voiture à quatre roues, traînée par un cheval	0,50
Par voiture à quatre roues, traînée par deux chevaux	0,75
Par voiture à quatre roues, traînée par trois chevaux	1,00
Par voiture à quatre roues, traînée par quatre chevaux	1,25
Nota. Pour chaque cheval en sus	0,25

VOITURES DE POSTE.

Par chaise de poste à deux roues, deux chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	1,00
Par chaise de poste à deux roues, trois chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	1,25
Par voiture de poste à quatre roues et deux chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	1,30
Par voiture de poste à quatre roues et trois chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	1,55
Par voiture de poste à quatre roues et quatre chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	1,80
Nota. Pour chaque cheval en sus	0,25

VOITURES PUBLIQUES SUSPENDUES.

Par voiture à deux roues et à un cheval	0,60
Par voiture à deux roues et à deux chevaux	0,85
Par voiture à deux roues et à trois chevaux	1,10
Par voiture à deux roues et à quatre chevaux	1,35
Par voiture à quatre roues et à un cheval	0,90
Par voiture à quatre roues et à deux chevaux	1,25
Par voiture à quatre roues et à trois chevaux	1,40
Par voiture à quatre roues et à quatre chevaux	1,65
Nota. Pour chaque cheval en sus	0,25

VOITURES PUBLIQUES NON SUSPENDUES.

Par voiture à deux roues et à un cheval	0,50
Par voiture à deux roues et à deux chevaux	0,75
Par voiture à deux roues et à trois chevaux	1,00
Par voiture à quatre roues et à un cheval	0,75

	fr c.
Par voiture à quatre roues et à deux chevaux	1,00
Par voiture à quatre roues et à trois chevaux	1,25
Par voiture à quatre roues et à quatre chevaux	1,50
Nota. Pour chaque cheval en sus	0,25

VOITURES DE ROULAGE OU DE MARCHANDS.

Par voiture à deux roues et à un cheval	0,60
Par voiture à deux roues et à deux chevaux	0,85
Par voiture à deux roues et à trois chevaux	1,10
Par voiture à deux roues et à quatre chevaux	1,35
Nota. Pour chaque cheval en sus	0,25
Pour voiture à quatre roues et à un cheval	0,80
Pour voiture à quatre roues et à deux chevaux	1,05
Pour voiture à quatre roues et à trois chevaux	1,30
Pour voiture à quatre roues et à quatre chevaux	1,55
Pour voiture à quatre roues et à cinq chevaux	1,80
Nota. Pour chaque cheval en sus	0,25

Quand les voitures seront vides, elles ne payeront que moitié prix.

CHARRETTES SERVANT A L'AGRICULTURE.

Par charrette attelée de deux bœufs, d'un cheval ou d'un mulet	0,20
Nota. Pour chaque cheval, mulet ou paire de bœufs en sus	0,05
Par charrette attelée de deux ânes	0,10
Nota. Pour chaque âne en plus	0,05

Quand les charrettes seront vides, elles ne payeront que moitié prix.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Les postillons, conducteurs, rouliers ou charretiers ne payeront point la taxe portée à l'article 4. Les voyageurs et domestiques n'y seront assujettis qu'autant qu'ils passeront à pied.

Art. 5. — Exemption d'usage.

(N° 122)

[10 février 1874.]

Fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce de

Bordeaux, pour la construction d'un bassin à flot au port de cette ville. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874, chapitre XXXVII (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 500.000 francs, applicable à la construction d'un bassin à flot au port de Bordeaux.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce de Bordeaux.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 123)

[10 février 1874.]

Fonds de concours versés au trésor par la ville de Dunkerque, pour les travaux d'amélioration du port de commerce de cette ville. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874, chapitre XXXVII (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 665.000 francs, applicable aux travaux d'amélioration à effectuer au port de Dunkerque.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la ville de Dunkerque.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 124)

[10 février 1874.]

Fonds de concours versés au trésor par le département de Meurthe-et-Moselle, pour les travaux de canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873, chapitre XXXV (*Amélioration des rivières*), un crédit de 32.250 francs, applicable aux travaux de canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par le département de Meurthe-et-Moselle.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 125)

[10 février 1874.]

Fonds de concours versés au trésor par la compagnie des chemins de fer de la Vendée, pour la construction d'un bassin à flot au port des Sables-d'Olonne. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873, chapitre XXXVII (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports*

maritimes), un crédit de 80.000 francs, applicable aux travaux de construction d'un bassin à flot au port des Sables-d'Olonne.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen de ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la compagnie des chemins de fer de la Vendée.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 126)

[23 février 1874.]

Fonds de concours versés au trésor par la compagnie des chemins de fer de la Vendée, pour la construction d'un bassin à flot au port des Sables d'Olonne. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice de 1874.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 13 janvier 1872, qui autorise la compagnie des chemins de fer de la Vendée à faire à l'État une avance montant à 900.000 francs pour la construction d'un bassin à flot au port des Sables-d'Olonne ;

Vu la déclaration du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé au trésor, le 10 janvier dernier, une nouvelle somme de 50.000 francs, à titre de solde de l'avance précitée de 900.000 francs ;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 16 février courant,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874, chapitre XXXVII (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 50.000 francs, applicable aux travaux de construction d'un bassin à flot au port des Sables-d'Olonne.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la compagnie des chemins de fer de la Vendée.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent cret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 127)

[3 mars 1874.]

Règlement d'administration publique concernant la délimitation de la zone frontière dans l'étendue de laquelle sont applicables les règles relatives aux travaux mixtes.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de la guerre ;

Vu la loi du 7 avril 1851, relative à la délimitation de la zone frontière et à la compétence de la commission mixte des travaux publics ;

Vu le décret du 16 août 1853, portant règlement d'administration publique, rendu en exécution de la loi du 7 avril 1851 ;

Vu la loi du 18 juin 1859, modifiant diverses dispositions du Code forestier (art. 220, § 5) ;

Vu le décret du 31 juillet 1861, qui détermine les parties de la zone frontière dans lesquelles il peut être formé opposition au défrichement des bois des particuliers dont la conservation est reconnue nécessaire à la défense du territoire ;

Vu le décret du 15 mars 1862, qui modifie la délimitation de la zone frontière et le régime auquel sont assujettis les chemins vicinaux et forestiers dans cette zone ;

Vu l'avis du 2 juillet 1872, de la commission de défense instituée par la décision du Président de la République en date du 20 juin 1872 ;

Vu les avis du comité des fortifications, du 25 juillet 1872 et du 27 novembre 1873 ;

Vu les avis des ministres de l'intérieur, des travaux publics, des finances et des colonies ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les limites de la zone frontière, depuis l'embouchure de la Seine jusqu'au confluent du canal de Bourgogne et de la Saône, à Saint-Jean-de-Losne, sont fixées conformément à l'état descriptif n° 1 et aux cartes nos 1 et 2 annexés au présent décret.

A l'ouest des places de Lyon et de Grenoble, la limite de la zone frontière est formée par une ligne contournant les ouvrages exté-

rieurs ou les forts détachés les plus avancés, à une distance d'un myriamètre.

Art. 2. — Le rayon des enceintes fortifiées indiqué aux articles 3 de la loi du 7 avril 1851, 2, 3 et 7 du décret du 16 août 1853, 2 du décret du 31 juillet 1861, 4 du décret du 15 mars 1862, est étendu, en ce qui concerne les travaux mixtes de toute nature, à un myriamètre autour des places et postes militaires compris dans la zone frontière. Cette distance est comptée à partir des ouvrages les plus avancés.

Des arrêtés du ministre de la guerre déterminent les localités pour lesquelles il est possible, sans nuire à la défense, d'admettre des exceptions à la disposition qui précède.

Art. 3. — Les territoires réservés de la zone frontière dans l'intérieur desquels les chemins vicinaux ou forestiers doivent, en raison de leur largeur et de leur empierrement, rester soumis à la surveillance militaire, sont délimités conformément à l'état descriptif n° 2 et à la carte n° 2 annexés au présent décret, depuis la ligne formée par le canal des Ardennes et la Meuse jusqu'au canal du Rhône au Rhin, de Besançon à Montbéliard.

Art. 4. — Dans la même région, les territoires réservés dans l'intérieur desquels il peut être formé opposition au défrichement des bois des particuliers dont la conservation est reconnue nécessaire à la défense sont délimités conformément à l'état descriptif n° 3 et à la carte n° 3 annexés au présent décret.

Art. 5. — Le surplus des limites de la zone frontière et des territoires réservés qui ne sont point modifiées par les articles qui précèdent reste fixé conformément aux dispositions des règlements ci-dessus visés.

Art. 6. — Les ministres de la guerre, de l'intérieur, des travaux publics, des finances et de la marine et des colonies sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

ÉTAT DESCRIPTIF N° 1.

État descriptif, par département, des nouvelles limites de la zone frontière, depuis l'embouchure de la Seine jusqu'au confluent du canal de Bourgogne et de la Saône.

(Voir les cartes n°s 1 et 2.)

La limite extérieure s'étend jusqu'aux États voisins ou jusqu'à la mer.

La limite intérieure suit les voies de terre et d'eau ci-dessous indiquées.

NOTA. Les routes et les chemins servant à cette délimitation sont laissés en dehor la zone ; les cours d'eau et les canaux en font au contraire partie.

DÉPARTEMENTS.	VOIES DE TERRE ET D'EAU servant de limites.	PRINCIPAUX LIEUX par lesquels passent ces voies.
	Frontières du Nord et du Nord-Est (1).	
SEINE-INFÉRIEURE (carte n° 1).	La Seine.	Honfleur, Rouen, Elbeuf.
EURE (carte n° 1).	La Seine.	Pont-de-l'Arche, les Andelys, Vernon.
SEINE-ET-OISE (cartes n°s 1 et 2).	La Seine, jusqu'à l'embouchure de la Mandre.	La Roche-Guyon, Mantes.
	La Mandre, jusqu'à sa rencontre avec la route nationale, n° 191, à Mareil-le-Guyon.	La Falaise, Maule, Neauphle-le-Vieux.
	La route nationale n° 191, jusqu'à la route n° 10, de Versailles à Chartres.	Mareil-le-Guyon, les Menuls.
	Le ruisseau de Cernay aux étangs de Saint-Hubert, jusqu'à Cernay.	Auffargis, Cernay.
	Le chemin de grande communication de Cernay à la route nationale, n° 188, près Limours.	Pecqueuse.
	La route départementale n° 36, jusqu'à la route nationale n° 20, d'Orléans à Paris, près d'Arpajon. . .	Forges, Fontenay-les-Briis.
	La route nationale n° 20, jusqu'à Montlhéry.	Arpajon, Montlhéry.
	La route départementale, n° 3, jusqu'à Corbeil.	Corbeil.
	La Seine.	»
SEINE-ET-MARNE (Carte n° 2).	La Seine, jusqu'à l'embouchure de l'Yonne.	Melun, Montereau.
	L'Yonne.	»
YONNE (carte n° 2).	L'Yonne, jusqu'au confluent du canal de Bourgogne.	Pont-sur-Yonne, Sens, Villeneuve-sur-Yonne, Joigny, la Roche-sur-Yonne.
	Le canal de Bourgogne.	Brienon, Saint-Florentin.
AUBE (carte n° 2).	Le canal de Bourgogne.	»
YONNE (carte n° 2).	Le canal de Bourgogne.	Tonnerre, Ancy-le-Franc, Ravières.
CÔTE-D'OR (carte n° 2).	Le canal de Bourgogne, jusqu'à Saint-Jean-de-Losne.	Montbard, Pouilly-en-Auxois, Dijon, Brazey, Saint-Jean-de-Losne.

(1) Sur la frontière du Nord, la zone frontière comprend en totalité les départements de la Seine, de l'Oise, de la Somme, du Pas-de-Calais, du Nord, de l'Aisne, des Ardennes, de la Meuse, de Meurthe-et-Moselle, des Vosges, de la Haute-Marne et la Haute-Saône.

Vu pour être joint au décret présidentiel en date de ce jour.

Versailles, le 3 mars 1874.

Le Ministre de la guerre,
Signé G^al DU BARAIL.

ÉTAT DESCRIPTIF N° 2.

Etat descriptif, par département, des nouvelles limites du territoire réservé en ce qui concerne les chemins vicinaux situés dans la zone frontière, en dehors des zones de surveillance des places de guerre et des postes militaires, entre le canal des Ardennes et la Meuse, d'une part, et le canal du Rhône au Rhin, de Besançon à Montbéliard, d'autre part.

(Voir la carte n° 2.)

Ce territoire comprend tout le terrain qui se trouve entr la ouvel frontière de la France et une ligne intérieure qui suit les voies de terre et d'eau indiquées ci-dessous.

DÉPARTEMENTS.	VOIES DE TERRE ET D'EAU servant de limites.	PRINCIPAUX LIEUX par lesquels passent ces voies.
ARDENNES. . .	L'Aisne, en amont de Semuy.	Semuy, Vouziers, Autry (1)
MARNE.	L'Aisne, jusqu'à Sainte-Ménehould.	Sainte-Ménehould.
	Route départementale, n° 10 (de Sainte-Ménehould à Vitry-le-François).	Daucourt, Givry-en-Argonne, Saint-Mard-sur-le-Mont.
	Route départementale, n° 5 (ancienne voie romaine), de Reims à Bar-le-Duc.	»
MEUSE.	Route départementale, n° 3 (suite de la précédente), jusqu'à la Chée, près de Nettancourt.	»
	La Chée.	La Haycourt. Louppy-le-Château, Louppy-le-Petit, Génicourt.
	Un affluent de la Chée, de Génicourt à Hargeville.	Hargeville.
	Chemin de Hargeville à Seigneulles.	Seigneulles.
	Chemin de Seigneulles à la bifurcation des routes départementales, n°s 1 et 2, près de Rumont.	»
	Route départementale, n° 1 (de Bar-le-Duc à Nancy), jusqu'à Villotte-devant-Saint-Mihiel.	Villotte.
	L'Aire jusqu'à Saint-Aubin.	Saint-Aubin.
	Chemin de Saint-Aubin au confluent de la Barboure avec l'Ornain. . .	Vaux, Boviolles.
	L'Ornain, jusqu'à Gondrecourt. . .	Demange, Gondrecourt.
	Chemin de Gondrecourt à Grand. .	Dainville.
VOSGES.	Même chemin.	Grand.
	Chemin de Grand à Aillianville. . .	Bréchainville.
HAUTE-MARNE.	Chemin d'Aillianville à Semilly. . .	Aillianville, Lafauche, Prez.
	Chemin de Semilly à la limite du département.	Semilly, Chalvraines, Saint-Thiébault, Bourmont, Graffigny.
VOSGES.	Route départementale, n° 2 (de Neufchâteau à Jussey).	Rozières, la Marche.
	Route départementale, n° 5.	Mont-lès-la-Marche, Senaïde

(1) Ce territoire comprend tout le département de Meurthe-et-Moselle.

DÉPARTEMENTS.	VOIES DE TERRE ET D'EAU servant de limites.	PRINCIPAUX LIEUX par lesquels passent ces voies.
HAUTE-MARNE.	Route départementale, n° 5.	Fresnes.
HAUTE-SAÔNE.	Route départementale, n° 3, jusqu'à Jussey.	Blondefontaine, Raincourt, Jussey.
	L'Amance.	Montureux-lès-Baulay.
	La Saône, jusqu'à Port-sur-Saône. .	Baulay, Conflandey, Port-sur-Saône.
	La route nationale, n° 19 (de Paris à Bâle), jusqu'à Vesoul.	Charmoille, Vesoul.
	La route nationale, n° 57, de Vesoul à Besançon.	Rioz, Voray.
DOUBS.	Même route.	Besançon.

Vu pour être joint au décret présidentiel en date de ce jour.
Versailles, le 3 mars 1874.

Le Ministre de la guerre,
Signé Gal DU BARAIL.

ÉTAT DESCRIPTIF N° 3.

État descriptif, par département, des nouvelles limites des territoires réservés en ce qui concerne les défrichements situés dans l'étendue de la zone frontière, en dehors des zones de surveillance des places de guerre et des postes militaires, dans les départements de la Meuse, de Meurthe-et-Moselle, des Vosges, de la Haute-Marne, de la Haute-Saône et dans la partie du Doubs au nord du canal du Rhône au Rhin.

(Voir la carte n° 3.)

DÉPARTEMENTS.	VOIES DE TERRE ET D'EAU servant de limites.	PRINCIPAUX LIEUX. par lesquels passent ces voies.
MEUSE.	Premier territoire réservé. Comme à l'état descriptif annexé au décret du 31 juillet 1861.	»
	Deuxième territoire réservé. Comme à l'état descriptif annexé au décret du 31 juillet 1861.	»
	Troisième territoire réservé. La Meuse, de Stenay à Verdun. . . .	Stenay, Dun, Charny, Verdun.
	La route nationale, n° 3 (de Paris à Verdun).	»
	La route départementale, n° 6. . . .	Souilly, Mondrécourt, Chaumont-sur-Aire.
	L'Aire, de Chaumont à Saint-Aubin.	Pierrefitte, Villotte, Saint-Aubin.
	Le chemin de Saint-Aubin au confluent de la Barboure avec l'Ornain.	Vaux, Boviolles.
	L'Ornain jusqu'à Gondrecourt. . . .	Demange, Gondrecourt.

DÉPARTEMENTS.	VOIES DE TERRE ET D'EAU servant de limites.	PRINCIPAUX LIEUX par lesquels passent ces voies.
MEUSE (*Suite*).	Le chemin de Gondrecourt à Grand.	Dainville.
	La limite avec le département des Vosges.	»
	La limite avec le département de Meurthe-et-Moselle..	»
	La route départementale, n° 7, jusqu'à Saint-Benoît.	Saint-Benoît.
	Le chemin de Saint-Benoît à Vigneulles.	Vigneulles.
	La route départementale, n° 10 (de Vigneulles à Warcq).	Hannonville, Fresnes, Ville-en-Wœvre, Braquis, Warcq.
	L'Orne jusqu'à Étain.	Étain.
	La route nationale, n° 18 (de Paris à Luxembourg), jusqu'au chemin, n° 16 (près Spincourt)..	»
	Le chemin de grande communication, n° 16 (de Boémont au département de Meurthe-et-Moselle), jusqu'à la route départementale, n° 9.	Vaudoncourt, Billy-sous-Mangiennes, Vittarville.
	La route départementale, n° 9. . . .	Jametz, Louppy-sur-Loison, Baalon.
	La route nationale, n° 47, jusqu'à la Meuse.	Stenay.
MEURTHE-ET-MOSELLE.	Le rupt de Mad, d'Arnaville à Thiaucourt.	Arnaville, Thiauconrt.
	Route départementale, n° 15 (de Thiaucourt à la limite ouest du département).	»
	La limite avec le département de la Meuse.	»
	La limite avec le département des Vosges.	»
	Le chemin de grande communication de Vichery à Puxe.	Tramont-Lassus, Vandeléville, Lalœuf, Puxe.
	Chemins vicinaux de Puxe à Pont-Saint-Vincent.	Vitrey, Parey, Saint-Césaire, Xeuilley, Pont-Saint-Vincent.
	La Moselle, en amont de Pont-Saint-Vincent.	Bayon.
	La limite avec le département des Vosges.	»
	La frontière.	»
	Le canal de la Marne au Rhin. . . .	Xures, Einville-au-Jard, Dombasles.
	La Meurthe.	Saint-Nicolas-du-Port, Nancy.
	La Moselle.	Dieulouard, Pont-à-Mousson, Arnaville.
VOSGES.	La Moselle, de la limite du département de Meurthe-et-Moselle à Épinal.	Charmes, Chatel, Épinal.
	La route nationale, n° 6 (de Paris à Épinal), d'Épinal à Chatenois. . .	Darnieulles, Dompaire, Mirecourt, Gironcourt, Chatenois.
	Le chemin de grande communication de Chatenois à Vouxey. . . .	Vouxey.
	Les chemins vicinaux de Removille, Aouze, Pleuvezain, Vichery. . . .	Removille, Aouze, Pleuvezain, Vichery.
	La limite avec le département de Meurthe-et-Moselle.	»
	La limite avec le département de la Meuse.	»

DÉPARTEMENTS.	VOIES DE TERRE ET D'EAU servant de limites.	PRINCIPAUX LIEUX par lesquels passent ces voies.
VOSGES (*Suite*).	Le chemin de grande communication de Gondrecourt à Grand. . .	Grand.
	Le chemin de Grand à Aillianville. .	Bréchainville.
	La limite avec le département de la Haute-Marne.	»
	La route départementale, n° 2, du point de bifurcation du chemin de Graffigny à la Marche.	Rozières, la Marche.
	La route départementale, n° 5. . . .	Mont-lès-la-Marche.
	La route départementale, n° 2. . . .	Senaïde.
	La limite avec le département de la Haute-Marne.	»
	La limite avec le département de la Haute-Saône.	»
	La frontière.	»
	La limite avec le département de Meurthe-et-Moselle, de la frontière à la Moselle.	»
HAUTE-MARNE.	Premier territoire. Le chemin de Bréchainville à Aillianville. . . .	Aillianville.
	Le chemin d'Aillianville à Lafauche.	Lafauche.
	Le chemin de Lafauche à Prez. . .	Prez.
	Le chemin de Prez à Semilly. . . .	Semilly.
	Le chemin de grande communication de Semilly à la route départementale, n° 2 (Vosges).	Chalvraines, Saint-Thiébault, Bourmont, Graffigny.
	La limite avec le département des Vosges, jusqu'au chemin de Bréchainville à Aillianville.	»
	Deuxième territoire. La route départementale, n° 5.	Fresnes-sur-Apance.
	La limite avec le département de la Haute-Saône.	»
	La limite avec le département des Vosges.	»
HAUTE-SAÔNE.	La route départementale, n° 3, des Brosses à Jussey.	Blondefontaine, Raincourt, Jussey.
	L'Amance.	Montureux-lès-Baulay.
	La Saône, jusqu'à Port-sur-Saône. .	Baulay, Conflandey, Port-sur-Saône.
	La route nationale, n° 19 (de Paris à Bâle), jusqu'à Vesoul.	Charmoille, Vesoul.
	La route nationale, n° 57, de Vesoul à Besançon.	Rioz, Vorey.
	La limite avec le département du Doubs.	»
	La frontière.	»
	La limite avec le département des Vosges.	»
DOUBS. . . .	La route nationale, n° 57, de Vesoul à Besançon.	Besançon.
	Le Doubs et le canal du Rhône au Rhin.	Montbéliard.
	La frontière.	»
	La limite avec le département de la Haute-Saône.	»

Vu pour être joint au décret présidentiel en date de ce jour.

Versailles, le 3 mars 1874.

Le Ministre de la guerre,
Signé G^al DU BARAIL.

(N° 128)

[5 mars 1874.]

Fixation de la cotisation à percevoir sur les coupons, parts ou éclusées de bois de charpente, sciage et charronnage flottés, pendant l'exercice 1874. (*Approvisionnement de Paris.*)

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le procès-verbal de la délibération, en date du 16 novembre 1873, prise par la communauté des marchands de bois à ouvrer, pour l'approvisionnement de Paris, la dite délibération ayant pour objet de pourvoir, dans un intérêt commun, aux dépenses que nécessiteront, pendant le cours de l'exercice 1874, le transport et la conservation de ces bois ;

Vu les lois annuelles des finances, notamment la loi du 29 décembre 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il sera perçu, à titre de cotisation, sur les coupons, parts ou éclusées de bois de charpente, sciage et charronnage flottés, pendant l'exercice 1874, savoir :

	fr.
1° Pour chaque coupon de charpente flotté sur les rivières d'Aube, d'Yonne, de Cure et d'Armançon, ainsi que sur le canal de Bourgogne, 5 francs, dont 2f,50 à l'entrée et 2f,50 à la sortie, ci.	5
2° Pour chaque coupon de charronnage provenant des dites rivières, 5 francs, dont 2f,50 à l'entrée et 2f,50 à la sortie, ci.	5
Sans préjudice du payement de la cotisation spécialement affectée au service des flots et éclusées indispensables sur l'Aube et sur l'Yonne.	
3° Pour chaque coupon de charpente provenant de la rivière de Marne, 8 francs, dont 4 francs à l'entrée et 4 francs à la sortie, ci.	8
4° Pour chaque part de sciage provenant de la dite rivière, 8 francs, dont 4 francs à l'entrée et 4 francs à la sortie, ci.	8
5° Pour chaque coupon de charronnage provenant de ladite rivière, 6 francs, dont 3 francs à l'entrée et 3 francs à la sortie, ci.	6
6° Pour chaque éclusée de bois de chêne, de quelque rivière qu'elle provienne, 20 francs, dont 10 francs à l'entrée et 10 francs à la sortie, ci.	20
7° Pour chaque éclusée de sapin provenant de la rivière d'Yonne, 40 francs, dont 15 francs à l'entrée et 25 francs à la sortie, ci.	40

8° Pour chaque éclusée de sapin provenant de la rivière de Marne, 40 francs, dont 15 francs à l'entrée et 25 à la sortie, ci. . . . . fr. 40

9° Pour chaque coupon de charpente flotté sur les canaux latéraux à la Marne, 8 francs, dont 4 francs à l'entrée et 4 francs à la sortie, ci. . . 8

10° Pour chaque coupon de charronnage flotté sur les dits canaux, 6 francs, dont 3 francs à l'entrée et 3 francs à la sortie, ci. 6

11° Pour chaque part de sciage flotté sur les dits canaux, 8 francs, dont 4 francs à l'entrée et 4 francs à la sortie, ci. 8

12° Selon l'usage, les coupons et parts des rivières dites *Petite-Seine* et *Morin* seront comptés à raiso de 3 pour 2.

Indépendamment des cotisations ci-dessus applicables aux parts et coupons de la rivière d'Aube, il sera perçu, lors du départ de Brienne, pour chaque coupon ou part, 4 francs pour le service des flots de cette rivière, ci. 4

Art. 2. — Le payement des cotisations ci-dessus sera fait à Paris entre les mains de l'agent général de la compagnie, sauf pour la cotisation spéciale à la rivière d'Aube, laquelle sera versée entre les mains de l'agent préposé à la résidence de Brienne.

Art. 3. — L'agent général est autorisé à faire toute poursuite et diligence pour assurer le recouvrement des cotisations en employant toutes les voies de droit, et, au besoin, la perception s'effectuera comme en matière de contributions publiques.

Art. 4. — Le présent décret, reproduit en caractères lisibles et apparents, sera affiché, pendant toute la durée de l'exercice 1874, dans les bureaux des agents préposés à la perception des cotisations.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

L'Éditeur-Gérant, Dunod. — Paris. Imp. Arnous de Rivière et Cᵉ, r. Racine, 26.

(N° 129)

[3 mars 1874.]

Fonds de concours versés au trésor, pour l'entretien des routes thermales, du parc et de la prise d'eau de Vichy. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 7 mai 1864, qui impose à la compagnie fermière de l'établissement thermal de Vichy le versement au trésor, en deux termes égaux et à titre de fonds de concours, d'une somme annuelle de 55.000 francs, applicable à l'entretien des routes thermales, du parc et de la prise d'eau de Vichy ;

Vu la déclaration du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé au trésor, le 5 février dernier, une somme de 27.500 francs, à titre de premier terme, pour les travaux dont il s'agit ;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 23 février 1874,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics sur les fonds de la première section du budget de l'exercice 1874, chapitre x (*Établissements thermaux appartenant à l'État*), un crédit de 27.500 francs pour l'entretien des routes thermales, du parc et de la prise d'eau de Vichy.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par la compagnie fermière de l'établissement thermal de Vichy.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 130)

[5 mars 1874.]

Prorogation du délai fixé pour la mise en activité du service de ha-

lage que le sieur Larmanjat *a été autorisé à établir sur le canal de Bourgogne.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret, en date du 18 janvier 1873 (*), qui autorise le sieur *Larmanjat* à établir un service de halage, au moyen de locomotives, sur le canal de Bourgogne, et notamment l'article 10 du cahier des charges y annexé, aux termes duquel la voie et le service du halage doivent être mis en activité complète dans un délai d'une année, à partir de l'insertion au *Bulletin des lois* du décret d'autorisation ;

Vu la pétition, en date du 30 décembre 1873, par laquelle le sieur *Larmanjat* demande que le délai en question soit prorogé d'une année ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er.—Est prolongé d'une année le délai stipulé à l'article 10 du cahier des charges annexé au décret ci-dessus visé du 18 janvier 1873, pour la mise en activité du service de halage que le sieur *Larmanjat* a été autorisé à établir sur la canal de Bourgogne.

Art. 2.— Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 131)

[5 mars 1874.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun des dits projets a été soumis, et notamment les avis du conseil des ponts et chaussées, des 25 octobre, 8, 15 et 29 novembre et 27 décembre 1873 ;

(*) *Annales,* 1873, p. 191.

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX À CETTE.

	fr. c.
Projet d'agrandissement du bâtiment des voyageurs de la station de Preignac, présenté le 30 août 1873, avec un détail estimatif montant à.	7.044,80
Projet de divers travaux à exécuter dans la gare de Montbartier, présenté le 14 juin 1873, avec un détail estimatif montant à.	14.448,00
Projet d'établissement d'un chemin d'accès à la station de Pexiora, présenté le 23 août 1873, avec un détail estimatif montant à.	1.200,00
Projet de consolidation du talus de gauche de la tranchée de Villesèque, présenté le 20 septembre 1873, avec un détail estimatif montant à	4.592.00
Projet d'établissement d'un quai provisoire pour les fûts vides à la gare de Béziers, présenté le 5 novembre 1873, avec un détail estimatif montant à.	95.200,00
Projet de modification des voies de marchandises et d'exécution de divers travaux à la gare de Cette, présenté le 24 septembre 1873, avec un détail estimatif montant à.	573.440,00

LIGNE DE MORCENX A MONT-DE-MARSAN.

Projet de modification des voies à la station de Saint-Martin-d'Oney, présenté le 16 août 1873, avec un détail estimatif montant à.	8.064,00

LIGNE DE BORDEAUX A BAYONNE.

Projet d'agrandissement de la gare de Boucau, présenté le 5 août 1873, avec un détail estimatif montant à.	135.307,20
Indemnité payée à la dame *Leppert* pour dommages causés à ses propriétés par le détournement de l'Estey-des-Bègles, aux abords de la gare de Bordeaux-Saint-Jean.	8.907,60
Ensemble.	848.203,60

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 30 millions de francs mentionnés à l'article 12 de la convention du 10 août 1868 comme maximum de dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 132)

[5 mars 1874.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 30 juillet, 13 août, 19 septembre, 22, 25 et 29 octobre, 5, 12, 19 et 26 novembre, 17 et 24 décembre 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR PONTOISE.

	fr. c.
Projet de remplacement d'une plaque de 4m,20 par une plaque de 4m,80 à la gare de Paris, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	672.00
Projet d'établissement de couverture au-dessus des fosses à descendre les roues des machines à la gare de la Chapelle, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à. .	8.960,00
Projet d'agrandissement du bureau des contre-maîtres, à la même gare, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	1.904,00
Projet d'établissement, à la même gare, d'une scie à grumes et de deux appareils destinés, l'un à roder les coussinets, l'autre à vérifier les essieux, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	2.072,00
Projet d'établissement d'une grue dans la halle aux marchandises de la gare d'Enghien, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	2.464,00
Projet d'établissement d'une voie de déchargement à la station de Pontoise, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	9.520,00
A reporter.	25.592,00

	fr. c.
Report.	25.592,00
Projet de travaux de pavage et d'empierrement à la station de Boran, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	3.304,00
Projet d'allongement d'une voie de déchargement à la même gare, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	2.520,00
Projet de construction d'une lampisterie à la gare de Creil, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	806,40
Projet d'un magasin pour dépôt de ferrures et de graisses à la même gare, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	1.209,60
Projet d'un bâtiment pour le service médical à la même gare, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	2.800,00

LIGNE D'ARGENTEUIL A ERMONT.

Projet de divers travaux à exécuter dans la gare de Sannois, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	9.856,00

LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR CHANTILLY.

Projet de modification de plusieurs voies de garage à la station de Survilliers, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	14.896,00
Projet de pose d'une plaque tournante à la même gare, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	3.808,00
Projet d'une couverture à établir au-dessus des escaliers du passage souterrain, à la gare de Chantilly, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimàtif montant à.	4.480,00

LIGNE DE CREIL A BEAUVAIS.

Projet de divers travaux à exécuter à la gare de Cramoisy, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à. . .	13.440,00
Projet de construction d'abris pour pompes à incendie aux stations de Mouy et de Beauvais, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	1.612,80

LIGNE DE CREIL A AMIENS.

Projet d'établissement d'un pavage autour des plaques tournantes de la station de Saint-Just, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à..	3.584.80
Projet d'établissement d'une halle à marchandises à la station de Boves, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	44.800,00
A reporter.	132.709,60

	fr. c.
Report.	132.709,60
Projet de pose d'une jonction de voies sur la branche nord du triangle Longueau, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	3.920,00
Projet de deux groupes de cabinets d'aisances pour les ouvriers à établir à la gare d'Amiens, présenté le 25 avril 1873, avec détail estimatif montant à.	4.592,00
Projet d'installations complémentaires pour l'éclairage au gaz de la même gare, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	6.048,00
Projet d'établissement d'un parc à roues et de pose d'une voie à la même gare, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	17.676,00
Projet de construction à la même gare d'une remise pour trente locomotives, d'un pont roulant avec locomobile, d'un pont tournant à l'épaule de 14 mètres, d'agrandissement de l'atelier de réparations et de divers travaux accessoires, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à. . .	425.600,00

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

Projet de construction de trois maisons de garde (communes de Villers-Saint-Paul et de Rieux), présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	8.400,00
Projet d'établissement d'un puits artésien à la gare de Tergnier, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à. .	6.720,00

LIGNE DE TERGNIER A LAON.

Projet d'agrandissement de la halle aux marchandises de la station de la Fère, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	69.440,00
Projet d'établissement d'une jonction entre les voies principales à la gare de Laon, et de déplacement, à la même gare, d'une autre jonction, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	4.256,00

LIGNE D'AMIENS A DOUAI.

Projet d'agrandissement de la halle aux marchandises et de pose et modifications de voies à la station de Corbie, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	17.920,00
Projet d'agrandissement du quai à bestiaux et de modifications de plaques à la même gare, présenté le 25 avril 1873, avec détail estimatif montant à.	6.160,00
Projet de divers travaux à exécuter dans la gare de Corbehem, présenté le 25 avril 1873, avec détail estimatif montant à. .	60.480,00
A reporter.	763 921,60

	fr. c.
Report.	763.921,60

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet d'un deuxième réservoir d'eau à établir à la station d'Hangest, présenté le 25 avril 1873, avec détail estimatif montant à.	3.136,00
Projet d'allongement de la voie du treuil, à la station de Pont-Remy, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	3.808,00
Projet d'établissement d'un nouveau pont à bascule sur la voie du port d'Abbeville, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	3.136,00
Projet de construction d'un nouveau quai à bestiaux à la gare d'Abbeville, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	11.200,00
Projet d'établissement d'une voie pour le chargement des betteraves, et de déplacement du pont à bascule, à la station de Noyelles, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	12.320,00
Projet de remplacement d'une plaque tournante à la station de Boulogne, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	896,00

LIGNE DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

Projet d'agrandissement de la halle aux marchandises à la station d'Essigny-le-Petit, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	4.032,00
Projet d'un corps de garde pour les conducteurs et les hommes d'équipe à établir à la gare de Maubeuge, présenté le 23 avril 1873, avec détail estimatif montant à.	5.779,20

LIGNE DE BUSIGNY A SOMAIN.

Projet de prolongement de l'empierrement de la station de Bertry, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	1.456,00
Projet d'installation d'une plaque tournante à la gare de Caudry, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	2.856,00
Projet de remplacement de plaques tournantes à la station de Cambrai, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	1.792,00

LIGNE DE DOUAI A QUIÉVRAIN.

Projet de construction, à la gare de Somain, d'un logement pour

A reporter.	814.332,80

	fr. c.
Report.	814.332,80
l'inspecteur de l'exploitation, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	11.424,00
Projet de travaux à exécuter pour l'arrivée et la distribution des eaux de la ville dans la gare de Valenciennes, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	8 960,00

LIGNE DE DOUAI A LILLE.

Projet d'établissement de deux auvents contre la halle des marchandises, à la station de Leforest, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	1.561,28
Projet de construction d'un quai à bestiaux et d'établissement d'un puits avec pompe à la même gare, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	2.800,00
Projet d'établissement d'un pont à bascule et de changement de trois plaques tournantes à la station de Carvin, présenté le 15 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	5.936,00
Projet d'établissement d'un service de charbons et autres marchandises encombrantes à la gare de Seclin, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	324.800,00
Projet de remplacement d'un treuil Arnoux par une grue à pierres, à la même gare, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	3.360,00
Projet d'établissement d'une nouvelle halle aux marchandises à la gare de Fives, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	79.923,20
Projet de construction, entre Lille et Roubaix, de sept maisons destinées à loger vingt cantonniers, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à..	56.000,00

LIGNE DE LILLE A TOURNAI.

Projet de divers travaux à exécuter à la gare d'Ascq, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	1.008,00

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet de prolongement d'une voie transversale à la station de Farbu-Vimy, présenté le 25 avril 1873, avec détail estimatif montant à.	4.032,00
Projet d'une voie de garage à établir à la station de Lens, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à. . .	10.080,00
Projet de remplacement de plaques tournantes à la station d'Hénin-Liétard, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	1.792,00
Projet de divers travaux à exécuter à la gare de Nœux, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à. . .	62.700,00
A reporter.	1.388,709,28

	fr. c.
Report.	1.388.709,28
Projet de divers travaux à exécuter à la gare de Thiennes, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	6.496,00

LIGNE DE LILLE A MOUSCRON.

Projet de construction d'un quai découvert pour le service de la douane, à la gare de Tourcoing, présenté le 11 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	7.504,00
Projet d'allongement de deux voies de service local à la gare de Croix-Wasquehal, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	3.136,00
Nouveau projet d'établissement d'un service de voyageurs à la même gare, présenté le 2 septembre 1873, avec détail estimatif montant à..	49.280,00

LIGNE DE LILLE A CALAIS.

Projet de divers travaux à exécuter dans la gare de Steenwerk, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	40.320,00
Projet d'une voie de garage à établir à la gare d'Hazebrouck, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	4.368,20
Projet de construction d'un bâtiment pour surveillants, pointeurs et hommes d'équipe, à la même gare, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à	8.400,00
Projet d'installation d'un service de petite vitesse à la station d'Ebblinghem, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à..	39.200,00
Projet d'allongement de la voie de garage de droite de la même station, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	4.032,00
Projets de divers travaux à exécuter à la station d'Ardres, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à. . .	42 980.00
Projet d'établissement d'un pont à bascule à la même station, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	3.136,00
Projet d'établissement d'un nouveau pont à bascule à la station de Calais, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	3.136,00
Projet de prolongement de la voie de transbordement des charbons destinés à la compagnie parisienne du gaz, à la gare de Dunkerque, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	14.335,00

LIGNE DE BOULOGNE A CALAIS.

Projet d'installation d'un pont tournant et de construction d'un corps de garde pour mécaniciens à la station de Marquise, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à	31.360,00
Ensemble.	1.646.392,48

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

Art. 2.— Est rapportée la disposition du décret du 7 mai 1872 (*) autorisant l'imputation au compte de premier établissement de l'ancien réseau d'une somme de 11.200 francs pour installations provisoires à la gare de Croix-Wasquehal.

Art. 3. — Le ministre des travaux public est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 133)

[14 mars 1874.]

Approbation de diverses dépenses faites ou à faire par la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, en date des 9 juin 1870, 17 juillet, 11 décembre 1872, 5 et 19 février, 13 août, 23 octobre, 26 novembre 1873 et 2 février 1874 ;

Vu le décret du 18 janvier 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvées les dépenses faites ou à faire par la compagnie du chemin de fer du Nord pour augmentation de son matériel roulant, conformément aux demandes par elle présentées les 19 avril 1870, 24 avril, 12 et 23 novembre 1872 et 9 avril 1873, avec les détails estimatifs réglés à la somme de 16.029.833f,35.

La dépense dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

Art. 2.— Est réformé le décret du 18 janvier 1873 (**), en tant qu'il

---

(*) *Annales*, 1873, p. 357.
(**) *Annales*, 1873, p. 180.

a compris dans la somme totale de 3.796.300 francs, dont l'imputation était autorisée sur le compte de premier établissement de l'ancien réseau à titre d'achat de matériel roulant, la valeur de deux locomotives et de leurs tenders laissés depuis sur le réseau belge, soit 143.660 francs.

En conséquence, le montant des dépenses approuvées par le dit décret est réduit de 3.818.351 francs à 3.674.691 francs.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 134)

[14 mars 1874.]

Approbation de diverses dépenses faites sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est.

Le président de la République française,

. . . .

Vu les avis de la commission de vérification des comptes de la compagnie des chemins de fer de l'Est, des 3 mai 1872 et 10 mars 1873 ;

Vu les arrêtés ministériels des 22 août 1872 et 3 juin 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvées les dépenses suivantes faites sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est, savoir :

	fr. c.
Construction de matériel roulant.	322.670,12
Charges d'intérêt et d'amortissement des obligations. . .	9.080,20
Ensemble.	331.750,32

Les dites dépenses, montant à la somme de 331.750f,32, seront imputées sur les 40 millions de francs énoncés à l'article 10 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses à autoriser, dans le délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 135)

[14 mars 1874.]

Prorogation des délais fixés pour la construction du canal de Saint-Martory à Toulouse.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret du 16 mai 1866 (*), approuvant la convention passée, le 15 février 1865, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, d'une part, le préfet de la Haute-Garonne, au nom du département, d'autre part, et les sieurs *Dussard*, *Sellier* et *Marshall*, pour la concession, pendant cinquante ans, à la compagnie représentée par les sieurs *Dussard*, *Sellier* et *Marshall*, et, à perpétuité ensuite, au département de la Haute-Garonne, du canal d'irrigation de Saint-Martory à Toulouse ;

Vu l'article 2 du cahier des charges annexé à la dite convention et portant que les travaux du canal principal devront être terminés dans le délai de cinq ans, à partir du décret de concession, et les canaux secondaires dans le délai de deux ans après que leurs directions auront été approuvées ;

Vu la pétition, en date du 3 février 1874, du président du conseil d'administration de la compagnie générale de canaux et de travaux publics, présentement aux droits de l'ancienne compagnie représentée par les sieurs *Dussard*, *Sellier* et *Marshall*, la dite pétition sollicitant une prorogation des délais ci-dessus mentionnés ;

Vu la loi du 3 mai 1841 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont prorogés d'une année, à partir de la date du présent décret, les délais fixés par l'article 2 du cahier des charges annexé à la convention du 15 février 1865 pour la construction du canal de Saint-Martory à Toulouse.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(*) *Annales*, 1866, p. 172.

(N° 136)

[17 mars 1874.]

Fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds du budget de l'exercice 1873 (première et deuxième section), un crédit de 365.271f,18).

Cette somme de 365.271f,18 est répartie de la manière suivante entre les chapitres de la première et de la deuxième sections ci-après désignés, savoir :

1re SECTION.

TRAVAUX ORDINAIRES.

			fr. c.
Chap.	XI.	Routes et ponts	36.110,95
——	XII.	Navigation intérieure. — Rivières	38.363,69
——	XIII.	Navigation intérieure. — Canaux	19.185,25
——	XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux	81.646,40
——	XV.	Études et subventions pour travaux d'irrigation, de desséchement et de curage	371,70

2e SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

Chap.	XXX.	Lacunes des routes nationales	4.000,00
——	XXXV.	Amélioration de rivières	52.249,33
——	XXXVII.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes	100.000,00
——	XXXVIII.	Travaux de défense contre les inondations	22.900,00
——	XXXIX.	Travaux d'amélioration agricole	10.443,86
		Ensemble, comme ci-dessus	365.271,18

Art. 2.—Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice **1873.**

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Ire SECTION (TRAVAUX ORDINAIRES).	
	CHAPITRE XI.	
	ROUTES ET PONTS.	fr. c.
Ardennes. . . .	Élargissement de la route nationale, n° 51, dans la traverse de Mézières.	27.065,93
Eure.	Restauration des chaussées pavées de la route nationale, n° 15, dans la traverse de Gisors. .	268,66
Gers.	Construction de trottoirs le long de la route nationale, n° 21, entre le pont Saint-Pierre et la place de la Maure, à Auch.	550,00
Gironde.	Entretien de la route nationale, n° 137, dans la traverse de la ville de Blaye.	289,30
	Entretien des routes nationales, n°s 10 *bis* et 89, dans la traverse de Libourne.	222,06
Jura.	Amélioration de la route nationale, n° 5, et construction d'un égout sous la route, n° 78, dans la traverse de Saint-Laurent.	215,00
Seine-et-Oise. .	Entretien des routes nationales, n°s 10 et 13. . .	4.000,00
Tarn.	Amélioration de la route nationale, n° 88, dans la traverse d'Albi.	3,500,00
	Total du chapitre XI.	36.110,95
	CHAPITRE XII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES.	
Allier.	Réparation d'une digue sur la rive gauche de l'Allier, dans la commune de Paray-sous-Briaille.	3.250,00
Ardèche.	Construction d'un bas port sur le Rhône, à Tournon.	17.200,00
Gironde.	Amélioration du port de Port-Neuf, sur la Dordogne.	450,00
Indre-et-Loire. .	Consolidation de la levée de la Loire (rive gauche), aux Fosses-Bouteilles.	175.00
Lot-et-Garonne.	Travaux d'achèvement de la cale de Vianne. .	1.589,67
Meurthe-et-Moselle.	Exécution du chemin de halage de la rive gauche de la Moselle entre le ruisseau de Gare-le-Coup et le confluent du ruisseau des Bouvades. . . .	3.000,00
Meuse.	Construction d'une digue sur la berge gauche de la Meuse, à Champneuville.	600,00
Nord.	Entretien du chemin de halage de la Lys entre Merville et Saint-Venant.	2.816,00
Pas-de-Calais. .	Reconstruction du pont de Saint-Momelin, sur l'Aa.	1.650,00
	Entretien du chemin de halage de la Lys entre Merville et Saint-Venant.	704,00
Rhône.	Établissement d'une rampe sur la rive gauche du Rhône, près du parc de la Tête-d'Or.	5.500,00
Savoie (Haute-).	Établissement de barrages régulateurs sur les canaux du Thiou, émissaires du lac d'Annecy.	300,00
Tarn.	Travaux d'enrochement du barrage de Lamothe-Gardés, sur le Tarn.	808,82
Tarn-et-Garonne.	Réparation du barrage de Palissc.	20,20
Yonne.	Entretien de divers pertuis.	300,00
	Total du chapitre XII.	38.363,69

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	CHAPITRE XIII. NAVIGATION INTÉRIEURE. — CANAUX.	fr. c.
Ardennes. . . .	Construction d'un aqueduc à siphon à Pont-Bar, sur le canal des Ardennes.	917,26
Aube.	Fermeture du bief de Barberey, sur le canal de la Haute-Seine.	1.500,00
Ille-et-Vilaine. .	Construction d'une cale d'embarquement sur le canal d'Ille-et-Rance, à Betton.	1,003,13
Nord.	Entretien du chemin de halage du canal de la Sensée.	397,36
Somme.	Construction d'un pont à Petit-Port, sur le canal de la Somme.	15,367,50
	Total du chapitre XIII.	19,185,25
	CHAPITRE XIV. PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX.	
Calvados.	Entretien des cales du port de Grand-Camp. . .	1.000,00
	Indemnités allouées aux officiers et aux maîtres de port chargés du service des renseignements météorologiques.	240,00
Charente-Inférieure.	Travaux de dévasement des ports.	20.000,00
	Construction d'un magasin et d'un bureau au port de Rochefort.	8,000,00
Gironde.	Construction des trottoirs à établir sur le côté gauche de la rue de Lormont, à Bordeaux. . .	35.880,00
	Entretien des ports de Loussard, de Pauillac, de Saint-Jullien et de Caverne.	1.386,40
Hérault.	Entretien du port de Bouzigues.	1.000,00
Nord.	Entretien des chaussées des quais du port de Dunkerque.	3.000,00
Seine-Inférieure.	Indemnités allouées aux officiers et aux maîtres de port chargés du service des renseignements météorologiques.	40,00
	Entretien des quais du port du Havre.	7,500,00
	Creusement d'un chenal sur la plage d'Yport. . .	3.600,00
	Total du chapitre XIV.	81 646,40
	CHAPITRE XV. ÉTUDES ET SUBVENTIONS POUR TRAVAUX D'IRRIGATION, DE CURAGE ET DE DESSÉCHEMENT.	
Loire-Inférieure.	Remboursement de frais de curage de cours d'eau non navigables ni flottables.	371,70
	II[e] SECTION (TRAVAUX EXTRAORDINAIRES).	
	CHAPITRE XXX. LACUNES DES ROUTES NATIONALES.	
Savoie (Haute-).	Construction de la route nationale, n° 202, entre Cluses et le col de Châtillon.	4.000,00
	CHAPITRE XXXV. AMÉLIORATION DE RIVIÈRES.	
Eure.	Amélioration de la Risle maritime.	6.249,33
Mayenne.	Rectification du chemin de halage de la Mayenne et achèvement du quai Béatrix.	40.000,00
Seine-Inférieure.	Construction d'une digue basse entre le Dos-d'Ane et Villequier, sur la Seine.	6.000,00
	Total du chapitre XXXV.	52.249,33

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	CHAPITRE XXXVII.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION ET D'ACHÈVEMENT DES PORTS MARITIMES.	fr. c.
Calvados.	Amélioration du port de Honfleur.	100.000,00
	CHAPITRE XXXVIII.	
	TRAVAUX DE DÉFENSE CONTRE LES INONDATIONS.	
Landes.	Travaux de défense de la ville de Dax contre les inondations de l'Adour, au quartier de la Fontaine-Chaude.	400,00
Maine-et-Loire.	Travaux d'exhaussement et de consolidation des levées de la Loire, à Savenières.	22,500,00
	Total du chapitre XXXVIII.	22,900,00
	CHAPITRE XXXIX.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION AGRICOLE.	
Corse.	Desséchement des marais de Biguglia.	443,86
Dordogne. . . .	Construction des routes agricoles de la Double. .	10.000,00
	Total du chapitre XXXIX.	10.443,86

RÉCAPITULATION.

	Ire SECTION. — TRAVAUX ORDINAIRES.	fr. c.
CHAP. XI.	Routes et ponts.	36.110,95
—— XII.	Navigation intérieure. — Rivières.	38.363,69
—— XIII.	Navigation intérieure. — Canaux.	19.185,25
—— XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux.	81,646,40
—— XV.	Etudes et subventions pour travaux d'irrigation, de desséchement et de curage.	371,70
	IIe SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.	
CHAP. XXX.	Lacunes des routes nationales.	4.000,00
—— XXXV.	Amélioration de rivières.	52.249,33
—— XXXVII.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	100.000,00
—— XXXVIII.	Travaux de défense contre les inondations. . . .	22.900,00
—— XXXIX.	Travaux d'amélioration agricole.	10.443,86
	Total général.	365.271,18

Certifié conforme à l'état annexé au décret du 17 mars 1874, enregistré sous le n° 216.

Le conseiller d'État, secrétaire général,

Signé DE BOUREUILLE.

(N° 137)

[21 mars 1874.]

Approbation d'une convention relative au raccordement, à la frontière franco-belge, des chemins de fer de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin.

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Article unique. — Le Président de la République est autorisé à ratifier et, s'il y a lieu, à faire exécuter la convention conclue à Paris le 7 août 1873, entre la France et la Belgique, pour le raccordement, à la frontière, des chemins de fer de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin.

Une copie authentique de ce document sera annexée à la présente loi.

Le Président de la République promulgue la présente loi.

CONVENTION.

Le Président de la République française et Sa Majesté le Roi des belges, également animés du désir d'étendre les facilités de communication qui existent entre la France et la Belgique, ont résolu de conclure une convention pour l'établissement de deux chemins de fer reliant directement Lille à Comines et Tourcoing à Menin, et ont nommé à cet effet pour les plénipotentiaires, savoir :

Le Président de la République française ;

M. le duc *de Broglie*, ministre des affaires étrangères, vice-président du conseil, chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur, etc., etc. ;

Et Sa Majesté le Roi des belges :

M. le baron *Beyens*, grand officier de l'ordre de Léopold et de l'ordre de la Légion d'honneur, etc., etc., son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près le Gouvernement de la République française ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Art. 1er. — Les deux Gouvernements déclarent qu'ils ont, chacun sur son territoire, accordé la concession des chemins de fer :

1° De Lille à Comines ;

2° De Tourcoing à Menin.

La concession de ces chemins de fer a été accordée à l'effet de relier la ligne de Lille avec les chemins de fer de Belgique dans la station de Comines et de relier les chemins de fer de Belgique avec ceux de la France dans la station de Tourcoing.

A Lille, à Comines, à Tourcoing et à Menin, les chemins de fer seront raccordés à ceux existants, de manière que les locomotives, les voitures et les wagons des deux pays puissent circuler sans entraves sur les différentes lignes.

Les hautes parties contractantes déclarent approuver les dispositions indiquées dans les deux procès-verbaux dressés, le 25 mars 1873, pour le raccordement, à la frontière, des deux chemins de fer de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin, et pour les débouchés à réserver aux passages dans la vallée de la Lys.

Art. 2. — Les deux Gouvernements aviseront, chacun pour les parties situées sur son territoire, aux mesures à prendre à l'effet d'obtenir que les chemins de fer de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin soient mis en exploitation dans le plus court délai possible.

Art. 3. — Chacun des deux Gouvernements arrêtera et approuvera les projets relatifs à la construction, sur son territoire, des chemins de fer dont il s'agit.

Ils auront soin, néanmoins, que cette construction ait lieu de manière que les locomotives, les voitures et les wagons des deux pays puissent circuler sans aucune difficulté sur tout le parcours de ces chemins de fer.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails sera, dans les deux pays, de $1^{m},44$ au moins et de $1^{m},45$ au plus.

Les tampons des locomotives et des wagons seront établis de telle manière qu'il y ait concordance avec les dimensions adoptées sur les chemins de fer en exploitation dans les deux pays.

Art. 4. — Les deux Gouvernements rechercheront les moyens d'obtenir que la section comprise entre les stations frontières de chacun de ces chemins de fer et située partie sur le territoire français et partie sur le territoire belge soit toujours exploitée par une seule compagnie.

Ils permettront que les compagnies ou administrations chargées de l'exploitation des deux lignes sur les deux territoires s'entendent à ce sujet. En cas d'accord à cet égard, accord qui reste soumis à l'approbation des hautes parties contractantes, les deux Gouverne-

ments se réservent de s'entendre ultérieurement, en ce qui concerne cette exploitation, par voie de correspondance.

Art. 5. — Toute administration à laquelle sera confiée l'exploitation commune de parties françaises et de parties belges de ces chemins de fer sera tenue de désigner, tant en France qu'en Belgique, un agent spécial et un domicile d'élection où devront être adressés les ordres, les communications et les réquisitoires que les Gouvernements respectifs et les autorités compétentes auront à faire parvenir à cette administration.

Art. 6. — Les deux Gouvernements s'engagent à faire rédiger les règlements de police pour ces chemins de fer, autant que possible, d'après les mêmes principes, et à faire organiser l'exploitation, autant que faire se pourra d'une manière uniforme.

Art. 7. — Les deux Gouvernements feront, d'un commun accord, en sorte que dans les stations dans lesquelles, tant en France qu'en Belgique, ces chemins de fer seront reliés avec ceux existant dans les deux pays, il y ait, autant que possible, correspondance entre les départs et les arrivées des trains les plus directs. Ils se réservent de déterminer le minimum des trains destinés au transport des voyageurs, minimum qui ne pourra, dans aucun cas, être moindre de deux par jour dans chaque direction.

Art. 8. — Sur tout le parcours de ces chemins de fer, il ne sera pas fait de différence entre les sujets des deux États, quant au mode et au prix de transport et au temps de l'expédition.

Les voyageurs et les marchandises passant de l'un des deux États dans l'autre ne seront pas traités, sur le territoire de l'État dans lequel ils entrent, moins favorablement que les voyageurs et les marchandises circulant à l'intérieur de chacun des deux pays.

Art. 9. — Les deux Gouvernements conviennent réciproquement que les formalités à remplir pour la vérification des passe-ports et pour la police concernant les voyageurs seront réglées de la manière la plus favorable que le permet la législation de chacun des deux États.

Art. 10. — Pour favoriser autant que possible l'exploitation de ces chemins de fer, les deux Gouvernements accorderont aux voyageurs, à leurs bagages et aux marchandises transportées, en ce qui concerne les formalités d'expédition en douane, toutes les facilités compatibles avec les lois douanières et les règlements généraux des deux États, et spécialement celles qui sont déjà ou qui seront accordées par la suite sur tout autre chemin de fer traversant la frontière de l'un des deux États.

Les marchandises et bagages transportés de l'un dans l'autre des deux pays, à destination de stations autres que celles situées à la frontière, seront admis à passer outre jusqu'au lieu de leur destination, sans être soumis aux visites de la douane dans les bureaux de la frontière, pourvu qu'à ce lieu de destination se trouve établi un bureau de douane, qu'il soit satisfait aux lois et aux règlements généraux, et pour autant que, dans certains cas, d'après ces lois et règlements, la visite ne soit pas jugée nécessaire ailleurs.

Les deux gouvernements se confèrent réciproquement le droit de faire escorter par leurs employés de douane les convois circulant entre les stations frontières des deux pays.

Art. 11.— Les compagnies chargées de l'exploitation de ces chemins de fer seront tenues, en ce qui concerne le service des postes entre et dans les stations frontières, de remplir les obligations dont l'indication suit :

1° Transporter gratuitement, par chaque convoi pour voyageurs, les voitures de la poste des deux Gouvernements avec leur matériel de service, les lettres et les employés du service ;

2° Transporter gratuitement, tant que les deux Gouvernements ne feront pas usage de la faculté mentionnée au paragraphe précédent, les malles de la poste et les courriers qui convoient les malles, dans un ou deux compartiments d'une voiture ordinaire de deuxième classe ;

3° Accorder aux employés de l'administration postale la libre entrée des voitures destinées au service de la poste et leur laisser la faculté de prendre et de remettre les lettres et les paquets ;

4° Mettre à la disposition des administrations postales des deux États, dans les stations qui seront désignées à cet effet, un emplacement sur lequel pourront être établis les bâtiments ou hangars nécessaires au service de la poste et dont le prix de location sera fixé de gré à gré ou à dire d'experts ;

5° Établir, autant que faire se pourra, entre l'exploitation du chemin de fer et le service du transport des lettres, la conformité qui sera jugée nécessaire par les deux Gouvernements pour obtenir un transport aussi régulier et aussi prompt que possible.

Les administrations des postes des deux États s'entendront entre elles relativement à l'emploi de ces chemins de fer pour le service postal entre les stations frontières.

Art. 12. — Les deux Gouvernements consentent à ce qu'il soit établi des télégraphes électro-magnétiques pour le service de ces chemins de fer.

Des télégraphes électro-magnétiques pour le service interna-

tional et public pourront également être établis le long de ces chemins de fer par les soins des deux Gouvernements, chacun sur son territoire.

Art. 13. — La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées le plus tôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la dite convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait en double expédition, à Paris, le 7 août 1873.

(*L. S.*) Signé BROGLIE.
(*L. S.*) Signé BEYENS.

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 21 mars 1874.

(N° 138)

[23 mars 1874.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports des ingénieurs du contrôle de l'exploitation du réseau de l'Est et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 8-13 août 1873 et 29 octobre 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A STRASBOURG.

Projet d'établissement de deux voies de garage à la station de Vitry-la-Ville, présenté le 18 juillet 1873, avec un détail estimatif montant à. . 70.400 fr.

Les dites dépenses, montant à la somme de 62.400 francs, seront imputées sur les 40 millions de francs énoncés à l'article 10 de la

convention susmentionnée comme maximum de dépenses à autoriser, dans le délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

Art. 2. — Le ministère des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 139)

[24 mars 1874.]

Rétablissement, sur le territoire français, des voies navigables interceptées par la nouvelle frontière.

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire, conformément aux dispositions générales des avant-projets adoptés par le conseil général des ponts et chaussées dans ses délibérations des 3 juin 1872 et 20 mars 1873, pour la canalisation de la Meuse, à partir de la frontière belge, et son raccordement avec le canal de la Marne au Rhin, vers Troussey, pour la jonction de la Meuse à la Moselle et à la Saône et pour l'amélioration de la partie du canal de la Marne au Rhin empruntée par la nouvelle voie navigable.

Art. 2.—Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par le syndicat des cinq départements des Ardennes, de la Meuse, de Meurthe-et-Moselle, des Vosges et de la Haute-Saône, ainsi qu'il résulte de la délibération de la commission interdépartementale du 12 décembre 1872 et des délibérations des conseils généraux de ces mêmes départements des 30 octobre 1871, 20 février et 18 août 1873 (Ardennes); des 7 novembre 1871, 6 mars et 23 août 1873 (Meuse); des 15 novembre 1871, 26 février et 22 août 1873 (Meurthe-et-Moselle) ; des 30 octobre 1871, 21 décembre 1872 et 22 août 1873 (Vosges) ; des 27 octobre 1871, 24 avril et 24 août 1873 (Haute-Saône), d'avancer à l'État la somme de 65 millions de francs, à l'effet d'assurer, dans un délai de huit années, l'exécution des travaux mentionnés dans l'article qui précède, l'état s'engageant, de son côté, à terminer, dans la même période de temps, les travaux en cours d'exécution sur la Saône, afin de mettre cette rivière en état de recevoir la batellerie de la nouvelle voie navigable.

Art. 3. — Les fonds successivement versés par le syndicat, jusqu'à concurrence de la dite somme de 65 millions de francs, porteront intérêt à 4 p. 100, à dater de leur versement.

L'amortissement, calculé au même taux de 4 p. 100, s'effectuera en vingt années, à partir de l'exercice 1882.

Art. 4. — Le syndicat est autorisé à emprunter, à un taux qui n'excède pas 6 p. 100, la somme nécessaire pour réaliser le capital de 65 millions de francs, montant de son avance à l'État, auquel s'ajoutera, pendant la période de construction, la part d'intérêt dépassant le taux de 4 p. 100 servi par l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec la faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, le syndicat devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser 0f,45 p. 100.

Art. 5. — Les sommes laissées à la charge du syndicat par suite de l'écart entre le taux de l'emprunt et celui de l'intérêt servi par l'État, ainsi que les frais accessoires relatifs à l'emprunt, seront couverts à l'aide des produits d'un péage à établir sur la voie navigable, à dater de la mise en exploitation de chacune de ses sections.

Ce péage sera de 0f,005 par tonne et par kilomètre.

Il comprendra les droits de navigation, dont l'État fait abandon pendant toute la durée de l'amortissement.

La perception sera opérée par les agents des contributions indirectes ; le produit sera versé, tous les quinze jours, à la caisse du département où il aura été reçu.

Le droit ci-dessus spécifié cessera d'être perçu au profit du syndicat dès qu'il aura produit la somme nécessaire pour couvrir, en capital et intérêts, au taux de l'émission de l'emprunt, l'écart résultant de la différence des taux de l'intérêt, ainsi que les frais relatifs à l'emprunt et généralement tous autres frais accessoires.

Cette perception ne pourra, en aucun cas, se prolonger au profit du syndicat au delà de vingt-huit ans, à partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement des travaux.

(N° 140)

[26 mars 1874.]

Répartition, entre les départements, de la sixième annuité des subventions accordées par la loi du 11 *juillet* 1868 *pour l'achèvement des chemins vicinaux.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du vice-président du conseil, ministre de l'intérieur;

Vu les lois des 11 juillet 1868 et 25 juillet 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La somme de 4.840.000 francs représentant, sauf les prélèvements ci-après, la sixième annuité de la subvention accordée pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires (5 millions de francs), est répartie, pour l'exercice 1874, conformément à l'état n° 1 annexé au présent décret.

La somme de 130.000 francs est réservée pour être distribuée conformément à l'article 2, § 2, de la loi du 11 juillet 1868; celle de 30.000 francs, formant le complément de la subvention, est affectée au payement des anciens agents voyers de l'Alsace-Lorraine, en instance pour obtenir la liquidation de leur pension de retraite.

Art. 2. — Une somme de 750.000 francs, formant la sixième annuité de la subvention accordée par les lois précitées pour l'achèvement des chemins vicinaux d'intérêt commun, est répartie, pour l'exercice 1874, conformément à l'état n° 2 ci-annexé.

Art. 3. — La somme de 200 millions de francs que la caisse des chemins vicinaux est autorisée à prêter aux communes et aux départements, pour l'achèvement de leurs chemins vicinaux, est répartie entre les départements, conformément à l'état n° 2 ci-annexé.

Art. 4. — Les ministres secrétaires d'État aux départements de l'intérieur et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

État n° 1 annexé au décret du 26 mars 1874.

CHEMINS VICINAUX ORDINAIRES.

Répartition d'une somme de 4.840.000 *francs.*

Exécution des articles 1 et 2 de la loi du 11 juillet 1868 et de la loi du 25 juillet 1873.)

DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2	DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2
	francs.		francs.
Ain	34.399	*Report*	2.649.636
Aisne	64.869	Lot	60.164
Allier	135.862	Lot-et-Garonne	58.013
Alpes (Basses-)	68.415	Lozère	101.098
Alpes (Hautes-)	54.273	Maine-et-Loire	34.669
Alpes-Maritimes	63.185	Manche	27.336
Ardèche	54.125	Marne	45.624
Ardennes	55.731	Marne (Haute-)	38.216
Ariége	100.778	Mayenne	46.415
Aube	45.822	Meurthe-et-Moselle	14.092
Aude	38.885	Meuse	43.244
Aveyron	40.785	Morbihan	43.547
Bouches-du-Rhône	25.004	Nièvre	31.616
Calvados	55.969	Nord	121.838
Cantal	173.041	Oise	35.080
Charente	57.225	Orne	75.830
Charente-Inférieure	22.249	Pas-de-Calais	88.142
Cher	75.358	Puy-de-Dôme	23.716
Corrèze	59.024	Pyrénées (Basses-)	88.997
Corse	205.360	Pyrénées (Hautes-)	115.986
Côte-d'Or	27.032	Pyrénées-Orientales	80.340
Côtes-du-Nord	13.667	Belfort (Territoire de)	21.688
Creuse	79.962	Rhône	38.827
Dordogne	102.663	Saône (Haute-)	25.552
Doubs	26.242	Saône-et-Loire	31.421
Drôme	53.279	Sarthe	34.032
Eure	8.208	Savoie	138.733
Eure-et-Loir	68.601	Savoie (Haute-)	146.968
Finistère	26.892	Seine	19.726
Gard	31.872	Seine-Inférieure	13.724
Garonne (Haute-)	44.750	Seine-et-Marne	53.621
Gers	29.471	Seine-et-Oise	46.067
Gironde	68.044	Sèvres (Deux-)	44.445
Hérault	80.738	Somme	29.273
Ille-et-Vilaine	39.005	Tarn	25.678
Indre	40.937	Tarn-et-Garonne	10.397
Indre-et-Loire	30.678	Var	7.044
Isère	44.908	Vaucluse	40.020
Jura	31.148	Vendée	35.818
Landes	106.108	Vienne	49.202
Loir-et-Cher	29.868	Vienne (Haute-)	122.475
Loire	20.037	Vosges	38.236
Loire (Haute-)	48.508	Yonne	43.454
Loire-Inférieure	92.972		
Loiret	73.747	Total	4.840.000
A reporter	2.649.636		

Vu pour être annexé au décret en date du 26 mars 1874.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de l'intérieur,
Signé Broglie.

État n° 2 annexé au décret du 26 mars 1874.

CHEMINS VICINAUX D'INTÉRÊT COMMUN.

Répartition d'une somme de* 750.000 *francs.

Exécution des articles 2 et 4 de la loi du 11 juillet 1868 et de la loi du 25 juillet 1873.)

DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2	DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2
	francs.		francs.
Ain	3.595	*Report*	431.120
Aisne	8.438	Lot	9.161
Allier	17.482	Lot-et-Garonne	8.270
Alpes (Basses-)	6.789	Lozère	19.708
Alpes (Hautes-)	3.790	Maine-et-Loire	5.956
Alpes-Maritimes	19.690	Manche	4.284
Ardèche	16.975	Marne	3.534
Ardennes	4.033	Marne (Haute-)	8.148
Ariége	20.834	Mayenne	1.149
Aube	7.286	Meurthe-et-Moselle	1.683
Aude	14.752	Meuse	7.759
Aveyron	14.974	Morbihan	5.720
Bouches-du-Rhône	11.417	Nièvre	23.514
Calvados	17.270	Nord	5.791
Cantal	9.409	Oise	»
Charente	4.925	Orne	3.395
Charente-Inférieure	5.892	Pas-de-Calais	9.024
Cher	8.502	Puy-de-Dôme	47.841
Corrèze	8.393	Pyrénées (Basses-)	5.274
Corse	27.685	Pyrénées (Hautes-)	7 937
Côte-d'Or	2.252	Pyrénées-Orientales	13.599
Côtes-du-Nord	1.717	Belfort (Territoire de)	4.849
Creuse	25.797	Rhône	4.670
Dordogne	14.102	Saône (Haute-)	1.997
Doubs	1.943	Saône-et-Loire	1.160
Drôme	8.412	Sarthe	2.264
Eure	2.154	Savoie	32.414
Eure-et-Loir	11.644	Savoie (Haute-)	6.086
Finistère	7.048	Seine	»
Gard	2.120	Seine-Inférieure	»
Garonne (Haute-)	1.921	Seine-et-Marne	»
Gers	2.376	Seine-et-Oise	3.275
Gironde	10.041	Sèvres (Deux-)	20.593
Hérault	5.658	Somme	460
Ille-et-Vilaine	11.413	Tarn	17.114
Indre	18.742	Tarn-et-Garonne	3.589
Indre-et-Loire	272	Var	1.771
Isère	5.329	Vaucluse	1.393
Jura	2.953	Vendée	3.744
Landes	12.483	Vienne	4.915
Loir-et-Cher	5.757	Vienne (Haute-)	4.810
Loire	12.526	Vosges	8.812
Loire (Haute-)	15.277	Yonne	3.217
Loire-Inférieure	13.704		
Loiret	3.348	Total	750.000
A reporter	431.120		

Vu pour être annexé au décret du 26 mars 1874.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de l'intérieur,
Signé Broglie.

État n° 3 annexé au décret du 26 mars 1874.

EMPRUNTS A LA CAISSE DES CHEMINS VICINAUX.

Répartition d'une somme de 200 *millions.*

(Exécution des articles 6 et 7 de la loi du 11 juillet 1868.)

DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.
1	2	3
	francs.	francs.
Ain	»	342.100
Aisne	»	2.703.700
Allier	»	1.156.200
Alpes (Basses-)	865.000	109.200
Alpes (Hautes-)	500.000	168.000
Alpes-Maritimes	1.000.000	2.205.600
Ardèche	1.647.000	518.900
Ardennes	»	612.700
Ariége	1.500.000	436.400
Aube	»	494.500
Aude	»	410.300
Aveyron	»	160.400
Bouches-du-Rhône	»	518.200
Calvados	»	361.600
Cantal	3.350.000	625.200
Charente	»	1.391.800
Charente-Inférieure	»	1.163.000
Cher	800.000	3.405.900
Corrèze	1.500.000	404.800
Corse	650.000	742.800
Côte-d'Or	»	92.100
Côtes-du-Nord	»	1.845.000
Creuse	1.120.000	186.400
Dordogne	»	5.043.600
Doubs	»	340.500
Drôme	»	1.255.700
Eure	»	129.300
Eure-et-Loir	»	3.477.300
Finistère	»	1.784.000
Gard	»	250.700
Garonne (Haute-)	»	517.300
Gers	»	163.600
Gironde	»	743.800
Hérault	»	2.457.000
A reporter	12.932.000	36.218.700
	francs.	francs.
A reporter	12 932.000	36.218.700
Ille-et-Vilaine	»	576.400
Indre	811.000	2.506.000
Indre-et-Loire	»	277.800
Isère	»	1.536.900
Jura	»	474.700
Landes	3.180.500	1.754.300
Loir-et-Cher	»	1.151.500
Loire	»	1.201.700
Loire (Haute-)	1.000.000	117.000
Loire-Inférieure	»	8.179.900
Loiret	»	1.203.900
Lot	1.400.000	537.100
Lot-et-Garonne	»	2.785.300
Lozère	»	78.000
Maine-et-Loire	»	2.536.000
Manche	»	1.378.600
Marne	»	2.409.600
Marne (Haute-)	»	428.900
Mayenne	»	1.301.000
Meurthe-et-Moselle	»	59.700
Meuse	»	188.200
Morbihan	»	1.362.800
Nièvre	»	1.721.500
Nord	»	22.251.300
Oise	»	456.500
Orne	»	3.000.000
Pas-de-Calais	»	2.958.400
Puy-de-Dôme	»	767.800
Pyrénées (Basses-)	1.245.000	322.600
Pyrénées (Hautes-)	1.000.000	163.400
Pyrénées-Orientales	»	131.300
Belfort (territoire de)	»	10.000
Rhône	»	1.233.000
Saône (Haute-)	»	147.000
Report	21.568.500	101.426.800

DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.	DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.
1	2	3	1	2	3
	francs.	francs.		francs.	francs.
Report.	21.568.500	101.426.800	*Report.*	25.948.500	113.633.300
Saône-et-Loire. . . .	»	2.532.300	Tarn-et-Garonne. . .	»	251.800
Sarthe.	»	1.268.900	Var.	»	535.200
Savoie.	2.880.000	1.431.600	Vaucluse.	»	359.400
Savoie (Haute-). . . .	1.500.000	426.200	Vendée.	»	577.900
Seine.	»	406.700	Vienne.	»	3.174.800
Seine-Inférieure. . .	»	193.800	Vienne (Haute-). . .	1.121.300	1.602.300
Seine-et-Marne. . . .	»	1.584.400	Vosges.	»	952.800
Seine-et-Oise.	»	3.589.700	Yonne.	»	555.000
Sèvres (Deux-). . . .	»	145.800	Réserve.	»	51.287.700
Somme.	»	451.600			
Tarn.	»	175.500			
A reporter. . . .	25.948.500	113.633.300	Totaux.	27.069.800	172.930.200

Vu pour être annexé au décret du 26 mars 1874.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de l'intérieur,
Signé Broglie.

(N° 141)

[27 mars 1874.]

Répartition, entre les départements, de la somme de 130.000 *francs, formant le complément de la sixième annuité de la subvention de* 100 *millions de francs accordée, en vertu de la loi du* 11 *juillet* 1868, *pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du vice-président du conseil, ministre de l'intérieur ;

Vu l'article 2, § 2, de la loi du 11 juillet 1868 ;

La section de l'intérieur, justice, instruction publique, cultes et beaux-arts du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Une somme de 130.000 francs, formant le complément de la sixième annuité des subventions accordées par la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux extraordinaires, est répartie, pour l'exercice 1874, conformément à l'état ci-annexé.

Art. 2. — Le vice-président du conseil, ministre de l'intérieur, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

État annexé au décret du 27 mars 1874.

Tableau de la répartition de la somme de 130.000 *francs, formant le complément de la sixième annuité de la subvention de* 100 *millions accordée par la loi du* 11 *juillet* 1868 *pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.*

DÉPARTEMENTS. 1	SOMME ALLOUÉE à chaque département. 2	OBSERVATIONS. 3
	francs.	
Alpes (Basses)	10.000	
Alpes (Hautes-)	20.000	
Ardèche	5.000	
Ariége	13.000	
Belfort	5.000	
Cher	5.000	
Corrèze	5.000	
Corse	3.000	
Creuse	7.000	
Loire (Haute-)	10.000	
Lozère	20.000	
Pyrénées (Hautes-)	2.000	
Pyrénées-Orientales	5.000	
Savoie (Haute-)	20.000	
Total	130.000	

Vu pour être annexé au décret du 27 mars 1874.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de l'intérieur,
Signé Broglie.

(N° 142)

[28 mars 1874.]

Achèvement du nouvel Opéra et déblayement de l'ancien Opéra.

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter les offres qui lui seraient faites, soit par des réunions de propriétaires, soit par des sociétés de crédit, d'avancer à l'État, en 1874, la somme de 3.900.000 francs ; en 1875, la somme de 1 million de francs, nécessaires à l'achèvement du nouvel Opéra et à l'acquisition du matériel.

Le taux d'intérêt ne pourra dépasser, tout compris, 6 p. 100.

Art. 2. — Les avances qui seront faites en vertu de l'article 1er ci-dessus seront remboursées en sept annuités, à partir du 1er janvier 1876.

Art. 3. — Une somme de 1 million de francs sera inscrite annuellement au budget du ministère des travaux publics, deuxième section, pour le payement de l'annuité prévue à l'article précédent pour intérêts et amortissement de la somme avancée, à partir du 1er janvier 1876.

Art. 4. — Le traité passé par le ministre des travaux publics en vertu de l'article 1er ci-dessus devra être approuvé par un décret du Président de la République, rendu dans la forme des règlements d'administration publique.

Art. 5. — Dans le cas où il ne serait pas fait d'offre à l'État dans les termes des articles précédents, où dans le cas où ces offres seraient insuffisantes, il sera pourvu à la totalité ou à partie des dépenses autorisées par la présente loi, suivant les cas, à l'aide des ressources du budget.

Un crédit de 3.900.000 francs est inscrit éventuellement, à cet effet, au chapitre XLVIII de la deuxième section du budget du ministère des travaux publics en 1874, et de 1 million de francs en 1875, par addition au crédit de 1 million de francs qui est déjà porté pour 1874 et au crédit égal qui est proposé pour 1875.

Art. 6. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1873, pour les travaux de déblayement de l'ancien Opéra un crédit de 60.000 francs.

Ce crédit sera inscrit à un chapitre spécial de la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, sous le n° 48 *bis*.

La portion du crédit qui n'aurait pas été dépensée avant la fin de l'année sera reportée à l'exercice 1874 par un décret du Président de la République.

(N° 143)

[31 mars 1874.]

Institution au tribunal de la Seine d'une chambre chargée de statuer sur les expropriations forcées et les contestations qui en dépendent.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice;

Vu les articles 8 et 20 du règlement pour le service du tribunal de première instance de la Seine, approuvé par l'arrêté du 6 floréal an X;

Considérant que les dispositions de ces articles relatives à l'audience des saisies immobilières présentent des inconvénients auxquels, dans l'intérêt général du service, il importe de remédier;

Vu l'article 38 de la loi du 20 avril 1810;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il est institué au tribunal de la Seine une chambre chargée de statuer sur les expropriations forcées et les contestations qui en dépendent. Elle sera composée de trois magistrats pris dans la première chambre ou dans les autres chambres du tribunal. Elle sera présidée par le plus ancien de ses membres et siégera le jeudi, à deux heures, dans un local particulier.

Art. 2. — La composition de cette chambre sera arrêtée à l'époque et suivant les formes prescrites par le roulement.

Art. 3. — Les articles 8 et 20 du règlement du tribunal de la Seine, approuvé par l'arrêté du 6 floréal an X, sont modifiés dans celles de leurs dispositions qui sont contraires au présent décret.

Art. 4. — Le garde des sceaux, ministre de la justice est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 144)

[2 avril 1874.]

Mode d'intervention du ministre de la guerre dans les questions de création de chemins de fer en dehors de la zone frontière.

Le Président de la République française,

Sur le rapport des ministres de la guerre et des travaux publics;

Vu l'avis, du 2 juillet 1872, de la commission de défense instituée par la décision du Président de la République, en date du 20 juin de la même année ;

Vu les avis du comité des fortifications, des 25 juillet et 22 novembre 1872 ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 1er juillet et 16 septembre 1872 et 17 février 1873 ;

Vu la délimitation de la zone frontière arrêtée par décret du 3 mars 1874 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics communique au ministre de la guerre toute proposition tendant à la création d'un chemin de fer, soit d'intérêt général, soit d'intérêt local, non compris dans la zone frontière.

Art. 2. — Si le ministre de la guerre déclare que son département est désintéressé dans l'affaire ou si, dans le délai de deux mois, il n'a fait aucune réponse, l'affaire suit son cours, sans autre intervention de l'autorité militaire.

Dans le cas, au contraire où le ministre de la guerre estime que la nouvelle ligne présente un intérêt militaire, il reçoit, sur sa demande, communication des projets.

Art. 3. — Si, à la suite de cette communication et de l'examen dont elle est l'objet, l'accord ne s'établit point entre le ministre de la guerre et le ministre des travaux publics, la commission mixte des travaux publics est consultée. Le dossier lui est adressé à cet effet, sans qu'il soit nécessaire de passer au préalable par les formalités prescrites en matières de travaux mixtes.

Art. 4. — L'avis de la commission mixte est joint au dossier, qui est renvoyé au ministre des travaux publics, et il y reste annexé lorsque ce dossier est ensuite soumis, soit à l'examen du Conseil d'État, soit à l'Assemblée nationale.

Une expédition du même avis est adressée au ministre de la guerre.

Art. 5. — Les ministres de la guerre et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 145)

[14 avril 1874.]

Discipline des membres de la Légion d'honneur.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice;

Vu l'article 6 de la loi du 25 juillet 1873, sur la Légion d'honneur, ainsi conçu : « Un règlement rendu dans la forme des règle-« ments d'administration publique déterminera les peines à infliger « pour les actions qui ne peuvent être l'objet d'aucune poursuite « devant les tribunaux ou les conseils de guerre et qui cependant « attentent à l'honneur d'un membre de la Légion; »

Vu le décret organique de la Légion d'honneur, en date du 16 mars 1852, notamment le titre VI, concernant la discipline des membres de l'ordre;

Vu les lois des 19 mai 1834 et 4 août 1839 ;

Vu les décrets du 24 novembre 1852 et du 8 décembre 1859 ;

Vu l'avis du conseil de l'ordre national de la Légion d'honneur;

Vu l'avis du ministre de la guerre et du ministre de la marine et des colonies ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er.—Les peines disciplinaires dont les membres de la Légion d'honneur sont passibles, lorsque les actes qui portent atteinte à leur honneur ne peuvent être l'objet d'aucune poursuite devant les tribunaux ou les conseils de guerre sont :

1° La censure ;

2° La suspension totale ou partielle de l'exercice des droits, prérogatives et du traitement attachés à la qualité de membre de la Légion d'honneur ;

3° L'exclusion de la Légion.

Art. 2. — La censure est prononcée par le grand chancelier de l'ordre de la Légion d'honneur.

La suspension et l'exclusion sont prononcées par le Président de la République, sur le rapport du grand chancelier.

Art. 3. — Les préfets, les sous-préfets, les maires et tous les officiers de police judiciaire qui, dans l'exercice de leurs fonctions, son informés de faits graves de nature à entraîner contre un légionnaire n'appartenant pas à l'armée de terre ou de mer l'application des dispositions de l'article 1er, sont tenus d'en rendre compte au grand chancelier de l'ordre.

Leur rapport doit être transmis par voie hiérarchique et par l'intermédiaire du ministre compétent, dans le cas où le légionnaire remplit des fonctions publiques.

Les ambassadeurs, les ministres plénipotentiaires et consuls doivent également rendre compte au grand chancelier des faits de cette nature qui auraient été commis en pays étranger par des légionnaires français ou étrangers. Dans ce dernier cas, leur rapport ne peut être transmis que par l'intermédiaire du ministre des affaires étrangères.

Art. 4. — Lorsque le grand chancelier est saisi d'un rapport ou d'une plainte contre un légionnaire n'appartenant pas à l'armée, il fait procéder sommairement à une information préalable, et, suivant les résultats de cette information, il décide s'il y a lieu ou non de donner suite à la plainte.

Dans le cas de l'affirmative, cette décision ne peut être prise qu'après l'avis du ministre compétent, s'il s'agit d'un légionnaire remplissant des fonctions publiques.

Art. 5. — Dans le cas où il est donné suite à l'affaire, le grand chancelier désigne trois membres de l'ordre, d'un grade au moins égal à celui de l'inculpé, pour entendre ses explications et recueillir des renseignements sur les faits qui servent de base à la plainte ; le président de cette commission d'enquête est désigné par la même décision.

S'il s'agit de légionnaires établis à l'étranger, cette désignation est faite de concert avec le ministre des affaires étrangères, et, à défaut de légionnaires remplissant les conditions requises, les membres de la commission peuvent être pris en dehors de la Légion d'honneur.

Art. 6. — L'inculpé est averti par le grand chancelier de la plainte dont il est l'objet, et invité à produire, dans un délai déterminé, ses moyens de défense, soit par écrit, soit verbalement, devant la commission d'enquête prévue à l'article précédent.

Art. 7. — La commission transmet au grand chancelier le mémoire justificatif et le procès-verbal des explications orales four-

nies par l'inculpé; elle y joint les renseignements qu'elle a su recueillir et son avis.

Dans le cas où l'inculpé n'aurait présenté ni défense écrite ni explications orales dans le délai fixé par la décision du grand chancelier, la commission renvoie le dossier avec son avis.

Toutefois, le grand chancelier peut accorder, sur la demande de l'inculpé, une prolongation de délai.

S'il s'agit d'un légionnaire remplissant des fonctions publiques, le dossier est communiqué au ministre compétent.

Art. 8. — Le conseil de l'ordre peut, dans tous les cas, décider que l'inculpé sera admis à donner des explications devant trois de ses membres désignés par le grand chancelier.

Il émet son avis sur les mesures disciplinaires qui doivent être prises contre l'inculpé.

L'avis du conseil ne peut être modifié qu'en faveur du légionnaire.

Cet avis, lorsqu'il conclut à l'exclusion, doit être pris à la majorité des deux tiers des votants.

Art. 9. — Les dispositions des articles 1er, 2 et 8 du présent règlement sont applicables aux officiers des armées de terre et de mer mis en réforme ou mis à la retraite d'office à la suite de l'avis d'un conseil d'enquête pour inconduite habituelle ou faute contre l'honneur.

Les officiers mis en non-activité à la suite d'un avis de conseil d'enquête portant qu'ils sont susceptibles d'être mis en réforme pour inconduite habituelle ou pour faute contre l'honneur, peuvent être frappés de la censure ou suspendus, dans les mêmes formes, de tout ou partie des droits attachés à la qualité de membre de la Légion d'honneur, pendant une durée qui ne pourra dépasser celle de la peine disciplinaire prononcée contre eux.

Art. 10. — Les dispositions des articles 1er, 2 et 8 sont également applicables aux sous-officiers ou soldats, officiers mariniers ou marins contre lesquels des peines disciplinaires auraient été prononcées pour des faits portant atteinte à l'honneur.

Les ministres de la guerre et de la marine informent le grand chancelier des peines prononcées pour des faits de cette nature et lui transmettent les pièces de l'instruction.

Art. 11. — Le garde des sceaux, ministre de la justice, les ministres compétents et le grand chancelier de l'ordre de la Légion d'honneur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 146)

[22 novembre 1872.]

Travaux publics. — Décompte. — Article 32 *des clauses et conditions générales de* 1833. — *Réclamation. — Délai. — Déchéance. —* (Ministre des travaux publics c. Bartholoméi.) — *Notification postérieure d'un décompte général. — Extraction de pierres dans des carrières autres que celles prévues au devis. — Supplément de prix. — Ordres des ingénieurs non produits. — Doit être rejetée, comme tardivement formée, une réclamation formée par un entrepreneur après l'expiration du délai de dix jours depuis la notification du décompte définitif, alors même qu'un décompte final de l'ensemble des travaux et comprenant le précédent, aurait été postérieurement notifié à l'entrepreneur : — cette notification n'a pu avoir pour effet de rouvrir en sa faveur le droit de réclamer contre le décompte définitif précédemment accepté. — Demande d'indemnité pour extraction de pierres dans des carrières autres que celles désignées au devis. — Rejet, par le motif qu'il n'est pas justifié d'ordres des ingénieurs ayant prescrit la substitution dont il s'agit.*

Vu le recours du ministre des travaux publics tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler : 1° un arrêté du 29 juillet 1871, par lequel le conseil de préfecture de la Corse, saisi de plusieurs réclamations formées par le sieur Bartholoméi, entrepreneur des travaux de construction de la route nationale, n° 198, entre le pont de Négro et la route, n° 194, a déclaré ces réclamations recevables ; 2° un autre arrêté, du 28 septembre de la même année, par lequel ce même conseil a ordonné qu'il serait procédé à une expertise sur six des réclamations de cet entrepreneur ;

Ce faisant, attendu que le décompte des travaux exécutés par les frères Santi, adjudicataires des travaux, dressé le 25 octobre 1867, avait accepté, sans réserve, tant par eux que par le sieur Bartholoméi qui leur avait été substitué du consentement de l'adminis-

tration ; que le décompte des travaux exécutés depuis cette époque et terminés lors de la mise en régie des travaux, avait été dressé le 20 avril 1870 et notifié le 29 du même mois à l'entrepreneur qui n'avait formé ses réclamations que le 14 juillet suivant, après l'expiration des délais fixés par le cahier des clauses et conditions générales auquel il était soumis; attendu que le sieur Bartholoméi n'était recevable à réclamer que contre le règlement des travaux non terminés le 20 avril 1870, et que les prix n'avaient été arrêtés que dans le décompte général comprenant les travaux exécutés en régie et qui ne lui a été notifié que le 30 novembre 1870, que le seul des chefs de réclamations qui soit relatif à ces travaux, la demande d'un supplément de prix pour extraction des pierres destinées aux banquettes dans des carrières autres que celles qui étaient indiquées au devis, est évidemment mal fondé, les ingénieurs n'ayant jamais prévu cette substitution, rejeter immédiatement, comme non recevables ou mal fondées, toutes les réclamations du sieur Bartholoméi ;

Vu le mémoire en défense pour le sieur Bartholoméi, tendant au rejet du recours avec dépens, par le motif: 1° que le décompte notifié le 29 avril 1870 n'étant pas complet, il n'était pas tenu de produire ses réclamations avant la notification du décompte définitif, ce que l'administration aurait reconnu elle-même en reproduisant dans le décompte qu'elle a notifié le 30 novembre 1870, tous les éléments de celui qu'elle avait notifié le 20 avril précédent; 2° qu'une expertise était indispensable pour voir si les ingénieurs avaient donné à l'entrepreneur l'ordre de prendre les pierres des banquettes dans des carrières autres que celles qui étaient indiquées au devis, et si ce changement avait causé une perte ou un bénéfice au dit entrepreneur;

Vu le décompte intitulé : Décompte définitif des ouvrages exécutés et dépenses faites par le sieur Bartholoméi au moment de la mise en régie (au 18 décembre 1869);

Vu l'accusé de notification du décompte ci-dessus visé, signé par le sieur Bartholoméi, le 25 avril 1870;

Vu le décompte final des ouvrages exécutés et dépenses faites au 15 mai 1870 pour la construction de la route, n° 198, se résumant ainsi: travaux terminés par le sieur Santi, 33.865f,94 ; — travaux terminés par le sieur Bartholoméi, 85.281f,78 ; — travaux commencés par le sieur Bartholoméi et achevés en régie pour le compte de l'entrepreneur, 32.520f,90 ; — travaux exécutés entièrement en régie, 8.281f,19 ; total, 159.950f,11 ;

Vu l'acte du 30 novembre 1870, par lequel le conducteur des

ponts et chaussées, Viale, certifie avoir présenté le décompte ci-desssus visé à l'acceptation du sieur Bartholoméi, qui a refusé de le signer, en donnant pour motif que, d'après la réclamation qu'il avait faite dans le mois de juillet au conseil de préfecture, il se trouvait à découvert des dépenses qu'il avait faites;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'aux termes de l'article 32 des clauses et conditions générales du 25 août 1833, sous le régime desquelles avait été passée l'adjudication du 20 avril 1865, les entrepreneurs doivent déduire les motifs de leurs refus d'accepter les décomptes de leurs travaux dans le délai de dix jours à partir de la notification qui leur a été faite des dits décomptes, et que, passé ce délai, leurs réclamations ne sont plus recevables;

Considérant qu'il résulte des pièces de l'instruction que le décompte définitif des ouvrages exécutés par le sieur Bartholoméi jusqu'au 18 décembre 1869, époque à laquelle les travaux ont été mis en régie, lui a été notifié le 29 avril 1870, et qu'il n'a présenté aucune réclamation avant le 14 juillet suivant; qu'à cette date, il n'était pas recevable à réclamer contre aucun des chiffres portés dans ce décompte; que si, postérieurement, l'administration a cru devoir réunir dans un décompte final tout l'ensemble des travaux exécutés d'abord par les adjudicataires, les sieurs Santi, ensuite par le sieur Bartholoméi, leur cessionnaire, et, en dernier lieu, par voie de régie, et faire notifier ce décompte au sieur Bartholoméi, cette notification n'a pu avoir pour effet de rouvrir en sa faveur le droit de réclamer contre les articles portés dans le décompte définitif notifié le 29 avril précédent, qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas rejeté comme formées tardivement les réclamations du sieur Bartholoméi, relatives aux travaux compris dans ce décompte;

Considérant qu'il est reconnu par le ministre des travaux publics que la demande en supplément de prix formée par le sieur Bartholoméi à raison de l'extraction des pierres destinées aux banquettes dans des carrières autres que celles qui étaient indiquées au devis, se rattachait à des travaux qui n'avaient pas été réglés définitivement par le décompte notifié le 20 avril 1870, et qu'ainsi cette demande était recevable;

Mais considérant que le sieur Bartholoméi n'aurait pu obtenir, de ce chef, un supplément de prix que si la substitution d'une carrière à une autre avait été ordonnée par les ingénieurs; que le sieur Bartholoméi n'a justifié ni devant le conseil de préfecture, ni dans sa défense au recours du ministre, d'aucun ordre écrit des ingé-

nieurs; que, dès lors, il y a lieu, conformément aux conclusions du ministre, de rejeter immédiatement la réclamation du sieur Bartholoméi;

Art. 1er. — (Arrêtés des 29 juillet et 28 septembre 1871 annulés.)

Art. 2. — Les réclamations du sieur Bartholoméi, relatives aux travaux réglés par le décompte définitif, du 20 avril 1870, sont rejetées comme formées tardivement. — La réclamation relative à l'extraction des pierres destinées aux banquettes, dans des carrières autres que celles qui étaient indiquées au devis, est rejetée comme mal fondée.

(N° 147)

[22 novembre 1872.]

Travaux publics. — Entrepreneurs. — Décompte. — Acceptation sans réserve. — Demande d'indemnité postérieure. — Fourniture faite par un autre entrepreneur. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Arrêté interlocutoire ordonnant une expertise. — Délai du pourvoi. — (Ministre des travaux publics c. Dufour.) — *L'acceptation pure et simple par un entrepreneur du décompte de ses travaux a pour effet de rendre non recevable une demande postérieure d'indemnité, alors même que cette réclamation est relative à des fournitures de matériaux et d'ouvrages qui, bien que rentrant dans l'objet du marché, auraient été demandées à un autre entrepreneur et n'auraient pas, par suite, figuré au décompte. — (Bien que la fourniture dont il s'agit ait été effectuée, à défaut du réclamant, par un autre entrepreneur, elle faisait néanmoins partie des ouvrages exécutés et des dépenses auxquels se référait le décompte.)—La partie contre laquelle un conseil de préfecture a admis le principe d'une indemnité, en ordonnant une expertise pour en déterminer le montant, est encore recevable, quand elle n'a pas formé appel de cette décision dans le délai de trois mois et qu'elle a pris part, sans protestations ni réserves, aux opérations de l'expertise, à se pourvoir, après que le conseil de préfecture a statué définitivement, contre l'arrêté qui a prescrit l'expertise. (Si la partie, dans l'espèce, le ministre des travaux publics, avait le droit de se pourvoir dans les trois mois de la notification contre l'arrêté qui a ordonné l'expertise, il a pu attendre que le conseil de préfecture eût*

statué définitivement sur la demande pour se pourvoir à la fois contre l'arrêté interlocutoire et contre l'arrêté définitif, conformément à l'article 451 *du Code de procédure civile.*) (*).

(*) V. dans le même sens 6 avril 1870 (*Ann.* 1871, p. 678, dame Lelarge) et les arrêtés cités en note. — L'article 451 du Code de procédure civile, visé par l'arrêt rapporté au texte, est ainsi conçu : « L'appel d'un jugement *préparatoire* ne pourra être interjeté qu'après le jugement définitif et conjointement avec l'appel de ce jugement, et le délai de l'appel ne courra que du jour de la signification du jugement définitif : cet appel sera recevable, encore que le jugement préparatoire ait été exécuté sans réserves. — L'appel d'un jugement *interlocutoire* pourra être interjeté avant le jugement définitif... »

Le sens de cet article a donné lieu à des controverses que la jurisprudence des tribunaux judiciaires ne paraît pas avoir encore définitivement tranchées. Dans une opinion, et c'est celle que nous voyons adoptée dans l'espèce par le ministre des travaux publics et, après lui, par le Conseil d'État, on interprète le texte de l'article 451 comme s'il était rédigé de la manière suivante : — L'appel d'un jugement *non définitif* (préparatoire *ou interlocutoire*) ne pourra être interjeté qu'après le jugement définitif et conjointement avec l'appel de ce jugement... *Cependant* l'appel d'un jugement *interlocutoire* pourra être *aussi* interjeté avant le jugement définitif. — Dans une autre opinion, qui a été admise dans l'espèce par le conseil de préfecture de la Seine, on suit plus à la lettre le texte de la loi, et l'on n'applique le premier alinéa de l'article 451 qu'aux jugements *préparatoires* proprement dits ; on décide, par suite, que le jugement interlocutoire, comme le jugement définitif, pouvant être attaqué par appel dès qu'il a été rendu, il n'y a pas lieu de suspendre le délai d'appel comme pour les jugements préparatoires. « On ne voit aucune bonne raison, dit à ce sujet Boitard (*Leçons de procédure civile*, t. II, p. 45), de suspendre le délai d'appel, et d'autoriser la partie contre laquelle une voie d'instruction a été ordonnée mal à propos, à se jouer ainsi de la justice et de son adversaire en laissant faire tous les frais, en faisant entamer tous les embarras d'une procédure qu'elle fera réformer plus tard, au lieu de l'éviter à l'avance. » Par la même raison, dans cette seconde opinion, on déclare également inapplicable aux jugements interlocutoires la dernière disposition du premier alinéa de l'article 451 portant que l'exécution du jugement *préparatoire*, subie sans réserves par la partie intéressée, n'emporte pas de sa part renonciation au droit d'appeler. V. en ce sens un arrêt de la Cour de cassation, du 7 décembre 1864 (Sirey, 1865, I, 18). Un arrêt de la cour de Caen, du 28 décembre 1867, va même plus loin, et déclare que la partie contre laquelle a été rendu un jugement interlocutoire ayant pleine liberté de l'exécuter ou de l'attaquer par voie d'appel, si elle prend le premier parti, l'exécution volontaire constitue un véritable acquiescement contre lequel elle ne peut pas revenir, « quelque expresses que soient les réserves par elle faites, parce que le fait même de l'exécution est plus puissant que toutes les réserves possibles... » (Sirey, 1868, II, 171.) — Quoi qu'il en soit, la jurisprudence du Conseil d'État paraît fixée conformément à la première opinion. — Consulter à ce sujet une note de M. E. Tambour, secrétaire général de la préfecture de la Seine, dans la nouvelle édition qu'il vient de publier du *Code d'instruction administrative*, de Ad. Chauveau (t. I, p. 440).

(*Extrait du* Recueil de M. A. Hallays-Dabot.)

Vu le recours formé par le ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler deux arrêtés, par lesquels le conseil de préfecture de la Seine, statuant sur la demande d'indemnité présentée par le sieur Dufour, entrepreneur de travaux publics, adjudicataire des travaux d'entretien des ouvrages dépendant du service de la navigation de la Seine et des ponts de Paris (2e section), a, par un premier arrêté, du 23 mars 1869, écarté la fin de non-recevoir opposée à la réclamation de l'entrepreneur et ordonné qu'il serait procédé à une expertise, et, par un second arrêté du 8 décembre suivant, déclaré que son précédent arrêté était passé en force de chose jugée, faute de recours dans les délais, et condamné l'État à payer au sieur Dufour la somme de 1.350 francs, à titre d'indemnité; ce faisant, attendu, d'une part, qu'en ordonnant par sa décision précitée, du 28 mars 1869, qu'il serait procédé à une expertise, le conseil de préfecture a rendu un arrêté interlocutoire, susceptible d'être réformé par voie de recours en même temps que l'arrêté définitif du 8 décembre de la même année; attendu, d'autre part, que le sieur Dufour a accepté purement et simplement le décompte des ouvrages exécutés et des dépenses faites au 31 décembre 1867, et qu'ainsi il était déchu de tout droit de réclamation, annuler, en conséquence, les décisions du conseil de préfecture;

Vu le mémoire en défense présenté par le sieur Dufour, tendant au maintien des arrêtés attaqués et à la condamnation de l'État aux dépens, aux intérêts de l'indemnité allouée par le conseil de préfecture et aux intérêts des intérêts par le motif que le recours contre la décision du 23 mars n'est plus recevable, attendu que la dite décision n'ayant été l'objet d'aucun pourvoi dans les délais, a définitivement tranché le principe de l'indemnité due au sieur Dufour; par le motif, en outre, que si ce dernier a accepté sans réserve le décompte des travaux exécutés à la date du 31 décembre 1867, cette acceptation ne portait et ne pouvait porter que sur les constatations matérielles, d'ailleurs exactes, qui y étaient contenues, et laissait en dehors la demande d'indemnité distincte et indépendante des ouvrages exécutés, puisque cette demande avait précisément pour objet des travaux qui auraient dû être exécutés par l'entrepreneur, et qui, contrairement aux prescriptions du cahier des charges de son entreprise, auraient été confiés à un autre entrepreneur;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, art. 14;

Vu l'article 32 du cahier des charges et conditions générales imposées aux entrepreneurs des ponts et chaussées;

Vu l'article 451 du Code de procédure civile;

En ce qui touche la recevabilité du pourvoi :

Considérant que si le ministre avait le droit de se pourvoir dans les trois mois de la notification contre l'arrêté du 23 mars 1869, qui a ordonné l'expertise, il a pu attendre que le conseil de préfecture eût statué définitivement sur la demande, pour se pourvoir à la fois contre l'arrêté interlocutoire et contre l'arrêté définitif, conformément à l'article 451 du Code de procédure civile; que, dès lors, son pourvoi contre l'arrêté du 23 mars 1869 est recevable;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Dufour s'était rendu adjudicataire des travaux à faire chaque année, à partir du 1er janvier 1865 jusqu'au 31 décembre 1870, pour l'entretien des ouvrages dépendant du service de la navigation de la Seine; qu'en 1867, ce service avait nécessité une fourniture de moellons de roche qui fait l'objet de la réclamation; que, bien que cette fourniture ait été effectuée, à défaut du sieur Dufour, par un autre entrepreneur, elle faisait néanmoins partie des ouvrages exécutés et des dépenses faites au 31 décembre 1867;

Considérant que le sieur Dufour a accepté sans réserve, à la date du 10 juin 1868, le décompte général des dits ouvrages et dépenses; que, dans ces circonstances, et conformément aux dispositions de l'article 32 des clauses et conditions générales ci-dessus visé, il n'était plus recevable à présenter sa réclamation devant le conseil de préfecture, et qu'ainsi c'est à tort que, par les arrêtés attaqués, il lui a été alloué une indemnité. (Arrêtés des 23 mars et 8 décembre 1869 annulés.)

(N° 148)

[29 novembre 1872.]

Pêche fluviale. — Cours d'eau. — Loi du 31 *mai* 1865. *— Parties réservées. — Interdiction temporaire de la pêche. — Fossé ne formant pas cours d'eau. — Décret. — Excès de pouvoirs.* — (Dame veuve Baillergeau.) — *Un décret rendu en Conseil d'État ne peut pas interdire la pêche, en vertu de l'article* 1er *de la loi du* 31 *mai* 1865, *dans des fossés qui sont la propriété d'un particulier, et qui, bien ue pouvant communiquer avec une rivière, n'en forment pas*

une dépendance, et ne constituent pas un cours d'eau. — Aux termes de l'article 1er *de la loi dont il s'agit, c'est seulement dans les fleuves, rivières et cours d'eau que des décrets rendus dans la forme indiquée par cet article peuvent réserver certaines parties des eaux pour la reproduction du poisson et y interdire la pêche : des fossés qui ne forment pas un cours d'eau doivent être considérés comme des étangs ou réservoirs, dans le sens de l'article* 30 *de la loi du* 15 *avril* 1829 (*).

Vu la requête présentée pour la dame Baillergeau, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du 3 décembre 1869, par lequel le conseil de prefecture de Maine-et-Loire a ordonné que, conformément aux dispositions de l'article 3 de la loi du 31 mai 1865, il soit procédé à une expertise à l'effet de rechercher le dommage causé à la requérante par l'interdiction de la pêche pendant cinq ans dans les fossés de l'île Saint-Aubin et des Loges, et quel devait être le chiffre de l'indemnité à allouer.

Ce faisant, attendu que la dame Baillergeau est propriétaire des fossés de l'île Saint-Aubin et des Loges, que ces fossés ou canaux ne communiquent pas directement avec la Mayenne, et que, par suite, c'est à tort qu'ils ont été compris, par un décret du 30 janvier 1869, au nombre des dépendances de la Mayenne où la pêche doit être complétement interdite pendant cinq années; qu'en conséquence le conseil de préfecture a commis un excès de pouvoir et une violation de la loi du 28 pluviôse an VIII et des articles 2 et 3 de la loi du 31 mai 1865 en lui appliquant ledit décret, et en déclarant qu'il y avait lieu de rechercher les conséquences dommageables qu'il avait pu avoir pour la propriétaire des dits fossés

(*) Le ministre des travaux publics, dans ses observations, expliquait ainsi qu'il suit la disposition des lieux :

« ... Bien que les fossés, dont la dame Baillergeau est propriétaire, aient leurs eaux en communication avec celles de la rivière navigable de la Mayenne, cette communication n'est point établie *naturellement*, mais *artificiellement* par des portes qui s'ouvrent et se ferment à volonté, ou mieux selon les besoins d'un syndicat d'assainissement dont les fossés en question servent à évacuer les eaux. Ces fossés doivent être considérés comme des *étangs* ou des *réservoirs* suivant la définition donnée au dernier paragraphe de l'article 30 de la loi du 15 avril 1829... Il n'y avait point utilité à désigner ces fossés comme réserves de reproduction, car M. l'ingénieur en chef fait connaître que les portes séparant les fossés de la rivière *ne sont pas ouvertes plus d'un jour sur cinq pendant la période du* 15 *avril au* 15 *juin* qui est celle du frai des espèces de poissons habitant la rivière, de telle sorte que ces poissons ne peuvent pas profiter des fossés de la dame Baillergeau pour aller s'y reproduire dans la saison favorable... »

et canaux; déclare que les fossés de l'île Saint-Aubin et des Loges, étant la propriété privée de la dame Baillergeau, ne pouvaient être soumis à l'interdiction temporaire édictée par la loi du 31 mai 1865 et ont, par suite, été compris à tort dans les parties réservées par le décret du 30 janvier 1869; condamner l'État en tous les dépens de première instance et d'appel;

Vu les observations du ministre des travaux publics, par lesquelles il conclut à l'annulation de l'arrêté attaqué, par le motif que les fossés de l'île Saint-Aubin et des Loges qui appartiennent à la dame Baillergeau ne communiquent pas naturellement avec la Mayenne, que ce n'est que par suite d'une erreur qu'ils ont été compris dans les réserves établies pour la reproduction du poisson, et qu'en conséquence l'interdiction ne pouvait être prononcée par application des articles 1er et 2 de la loi du 31 mai 1865, c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné une expertise à l'effet d'évaluer le dommage et l'indemnité à payer à la requérante, conformément aux dispositions de l'article 3 de la loi précitée; qu'enfin en l'absence d'une loi spéciale, l'indemnité revenant à la dame Baillergeau pour la privation temporaire de la pêche dans les fossés de l'île Saint-Aubin et des Loges, doit être réglée par les tribunaux ordinaires;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 15 avril 1829 et la loi du 31 mai 1865;

Vu la loi du 24 mai 1871;

Considérant que la demande formée devant le conseil de préfecture par la dame Baillergeau avait pour objet de faire ordonner la cessation du trouble apporté à sa possession des fossés de l'île Saint-Aubin et des Loges, dans lesquels la pêche a été interdite pour cinq années, par le décret du 30 janvier 1869, et subsidiairement de faire ordonner une expertise par application de l'article 5 de la loi du 31 mai 1865 pour l'évaluation de l'indemnité qui lui serait due pour la privation de son droit de pêche; que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour connaître de la demande principale de la dame Baillergeau et faisant droit aux conclusions subsidiaires a ordonné l'expertise demandée; que devant le Conseil d'État la dame Baillergeau a pris des conclusions tendant à faire déclarer que le décret du 30 janvier 1869 n'a pu comprendre les fossés ci-dessus désignés dans les parties des fleuves, rivières et canaux réservés pour la reproduction du poisson et où la pêche est interdite temporairement;

Considérant qu'aux termes de l'article 1er de la loi du 31 mai

1865, c'est seulement dans les fleuves, rivières et cours d'eau, que des décrets rendus suivant les formes établies par le dit article peuvent réserver certaines parties des eaux pour la reproduction du poisson et pour y interdire la pêche; qu'il résulte de l'instruction et qu'il est reconnu par le ministre des travaux publics que les fossés dont il s'agit ne forment ni une dépendance de la rivière la Mayenne, ni un cours d'eau, mais qu'ils doivent être considérés comme des étangs ou réservoirs dans le sens de l'article 30 de la loi du 15 avril 1829; que, dès lors, le décret du 30 janvier 1869 n'a pu sans, excès de pouvoir, comprendre les fossés ci-dessus désignés parmi les parties de la rivière la Mayenne et les cours d'eau en dépendant qui sont réservées pour la reproduction du poisson.

Art. 1er. — Est annulé le décret du 30 janvier 1869, dans celles de ses dispositions qui réservent pour la reproduction du poisson les fossés de l'île Saint-Aubin et des Loges.

Art. 2. — L'arrêté du conseil de préfecture est annulé.

(N° 149)

[6 décembre 1872.]

Travaux publics.— Décompte.— Consolidation des levées d'un canal. — Tierce-expertise confiée à l'ingénieur en chef.— (Sieur Lamotte.) *— Cube des déblais. — Prix du mètre cube. — Répartition. — Pierres brutes.— Transport, montage et emploi. — Cube de pierres cassées. — Déchet après le cassage. — Triage, transport et répandage de détritus. — Pierres de taille rebutées, frais de remplacement. — Dixième de garantie et cautionnement, remboursement. —Conditions générales du* 25 *août* 1833, *article* 35.*—Agissements des ingénieurs, préjudice, dommages-intérêts. — Chose jugée. — Intérêts des intérêts. — Il y a lieu d'annuler la disposition d'un arrêté du conseil de préfecture portant, en matière de difficultés sur le règlement d'un décompte de travaux publics entre un entrepreneur et l'Etat, qu'en cas de désaccord entre les experts, la tierce-expertise serait faite par l'ingénieur en chef, conformément à l'article* 56 *de la loi du* 16 *septembre* 1807. (*Bien qu'aucune disposition de loi ne s'opposât à ce que l'ingénieur en chef fût désigné*

pour procéder à la tierce-expertise, l'article précité était inapplicable dans une contestation entre l'Etat et un entrepreneur à raison de l'exécution de travaux publics) (*).

Suite de l'arrêt du 18 mars 1868 (*Annales*, 1869, p. 75, *Lamotte*).

Vu, 1° la requête présentée par le sieur Lamotte, entrepreneur de travaux publics, tendant à ce qu'il plaise annuler un arrêté du 15 janvier 1869, rendu dans une contestation existant entre l'entrepreneur et l'État, relativement à l'entreprise des travaux de consolidation des levées du canal du Cher, en amont de la ville de Tours, et au décompte de cette entreprise, par le motif, d'une part, en la forme, que le conseil de préfecture d'Indre-et-Loire aurait à tort déclaré désigner l'ingénieur en chef comme tiers-expert, par application de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807; par le motif, d'autre part, au fond, que ce serait également à tort que le dit conseil, sans avoir préalablement ordonné une expertise, aurait fixé à $62^{f},71$, à raison de $2^{f},68$ par mètre cube, la somme due au requérant pour transport, montage et emploi de $23^{mc},40$ de pierres brutes omis au décompte ;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics, tendant au rejet du pourvoi, par le motif qu'aucune disposition de loi ne s'opposait à ce que l'ingénieur en chef fût désigné pour procéder à la tierce-expertise en cas de désaccord entre les experts ; par le motif, d'autre part, qu'il appartenait au conseil de préfecture, s'il se trouvait suffisamment éclairé, de statuer directement sur le prix à allouer à l'entrepreneur pour les $23^{mc},40$ de pierres précités, attendu que ce chef ne rentrait pas dans ceux que le Conseil d'État avait renvoyés à l'examen des experts par sa décision du 18 mars 1868 ;

Vu le mémoire en réplique, ensemble les observations par lesquelles le sieur Lamotte déclare persister dans ses conclusions relatives à la désignation du tiers-expert, attendu que les termes dans lesquels cette désignation a été faite impliqueraient que, en cas de tierce-expertise, l'ingénieur en chef serait dispensé du serment, et tendant également à ce qu'il plaise décider que c'est à tort que le conseil de préfecture a : 1° rejeté les conclusions de

---

(*) L'article 56 de la loi du 16 septembre 1867 n'est applicable qu'en matière de *dommages* causés par des travaux publics. Le renvoi à cette disposition, inséré dans le dispositif même de l'arrêté, donnait lieu de penser que le conseil de préfecture avait regardé comme obligatoire une désignation qui était seulement facultative.

(*Extrait du* Recueil de M. A. Hallays-Dabot.)

l'entrepreneur tendant à obtenir le payement de toutes sommes dues, y compris le dixième de garantie et le cautionnement, en se fondant sur ce qu'il n'aurait pas été procédé à la réception définitive, alors que cependant le procès-verbal de cette réception aurait été dressé; 2° refusé au requérant les intérêts des intérêts des sommes qui seraient reconnues lui être dues, en se fondant sur ce que les intérêts des dites sommes, n'étant exigibles qu'après la décision définitive à intervenir sur les contestations, ne pouvaient produire d'intérêts; 3° rejeté comme ayant été définitivement jugée par le Conseil d'État la demande de l'entrepreneur tendant à obtenir des dommages-intérêts à raison du préjudice que lui auraient causé les agissements de l'ingénieur ordinaire tant dans la direction de l'entreprise qu'à l'occasion des contestations auxquelles elle a donné lieu entre l'entrepreneur et l'administration; ce faisant, attendu que, par sa décision du 18 mars 1868, le Conseil d'État aurait alloué au requérant, à partir du 4 mai 1866, les intérêts des sommes qui seraient reconnues lui être dues, qu'ainsi il était fondé à réclamer le 8 juin 1868 les intérêts des dits intérêts; attendu, d'autre part, que si le Conseil d'État a rejeté, comme non justifiée, la demande en dommages-intérêts formée par le requérant, cette demande se trouvait aujourd'hui justifiée par lui; condamner l'État à lui payer immédiatement le reliquat du décompte non contesté avec intérêts, et intérêts des intérêts du jour de la demande; ordonner que remise lui sera faite de son cautionnement, et condamner en outre l'État aux dépens;

Vu les nouvelles observations par lesquelles le ministre des travaux publics reconnaît que si aucune disposition de loi ne s'opposait à ce que l'ingénieur en chef fût désigné comme tiers-expert, l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 n'était pas applicable dans l'espèce, et en émettant l'avis qu'il y a lieu de rendre une décision qui fasse cesser toute équivoque, conclut au rejet du surplus des conclusions du sieur Lamotte, par les motifs contenus dans l'arrêté du conseil de préfecture; par le motif notamment que le procès-verbal invoqué par le requérant n'aurait pas été approuvé par l'ingénieur en chef, à raison de la mauvaise qualité, reconnue au surplus par le Conseil d'État, des pierres de taille employées dans la maçonnerie; qu'ainsi, et à bon droit, il n'aurait pas été procédé à la réception définitive, et que, par suite, l'entrepreneur auquel on aurait payé toutes les sommes dues pour travaux non contestés, ne serait pas fondé à demander la remise de son cautionnement;

Vu, 2° la requête présentée pour le sieur Lamotte, tendant à ce

qu'il plaise annuler l'arrêté du 28 février de la même année, par lequel le conseil de préfecture d'Indre-et-Loire a statué, après expertise, sur les points de la contestation existant entre le requérant et l'administration réservés tant par l'arrêt du Conseil d'État du 18 mars 1868 que par l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du 15 janvier 1869; ce faisant, adjuger au requérant les conclusions prises par lui devant le conseil de préfecture et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics et les rapports des ingénieurs auxquels le ministre se réfère;

Vu la loi du 16 septembre 1807 et celle du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 1154 du Code civil;

1er *chef.* — Sur les conclusions tendant à l'annulation de la disposition de l'arrêté du 15 janvier 1869, portant que, en cas de désaccord entre les experts, la tierce-expertise sera faite par l'ingénieur en chef, conformément à l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807:

Considérant que l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 était inapplicable dans une contestation entre l'État et un entrepreneur, à raison de l'exécution de travaux publics; qu'il suit de là que, si aucune disposition de loi ne s'opposait à ce que l'ingénieur en chef fût désigné pour procéder à une tierce-expertise, en cas de désaccord entre les experts, c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré le désigner conformément à l'article précité; que, par ce motif, il y a lieu de réformer sur ce point l'arrêté attaqué;

2e *chef.* — Sur les difficultés relatives aux déblais provenant des talus de la gare:

1° En ce qui touche la détermination du cube de ces déblais:

Considérant que les experts ont été d'accord pour reconnaître qu'il y avait lieu de fixer ce cube à $2.476^{mc},76$; que le sieur Lamotte soutient, il est vrai, d'une part, que les experts auraient commis une erreur matérielle en confondant, dans le calcul des déblais faits en excédant des prévisions du devis, l'approfondissement des ouvrages de $0^{m},60$ derrière l'ancien perré, et le relèvement uniforme des profils de $0^{m},40$ résultant de l'avancement constaté de $0^{m},62$ en moyenne vers la gare du canal; et, d'autre part, que le cube des déblais provenant du talus de la gare doit être fixé à 3.900 mètres;

Mais considérant que, après un débat contradictoire devant le conseil de préfecture, les experts ont maintenu l'exactitude de

leurs calculs; qu'enfin le sieur Lamotte ne justifie pas devant le Conseil d'État que l'erreur matérielle reprochée par lui aux experts ait été commise; que, dès lors, il n'est pas fondé à demander que le cube des déblais soit porté à un chiffre supérieur à celui adopté par le conseil de préfecture conformément aux conclusions des experts;

2° En ce qui touche la répartition du cube des déblais provenant du talus de la gare, entre la levée de la gare et celle du canal :

Considérant que le débat porte sur le point de savoir quel doit être, eu égard au cube total des déblais, d'une part, le nombre de mètres cubes à compter comme ayant été transportés au tombereau sur le versant occidental de la levée de la gare; d'autre part, le nombre de mètres cubes transportés à la brouette sur la levée du canal;

Considérant que les experts, et après eux le conseil de préfecture, ont été d'accord avec l'entrepreneur pour reconnaître que le nombre de mètres cubes transportés au tombereau devait être fixé à 15.000 mètres cubes; que, s'ils ont fixé à 976^{mc},76 le nombre nombre de mètres cubes de déblais transportés à la brouette, c'est à raison du cube de 2,476^{mc},76 adopté par eux comme étant le cube total des déblais provenant du talus de la gare;

Considérant que, de ce qui précède, il résulte que l'entrepreneur ne serait fondé à réclamer, pour les déblais transportés à la brouette, un cube supérieur à 976^{mc},76, qu'autant que le cube total des déblais aurait été reconnu être supérieur à celui fixé par les experts; mais que sa prétention sur ce point a été rejetée par la présente décision;

3° En ce qui touche le prix à allouer par mètre cube de déblais provenant du talus de la gare :

Considérant que le désaccord entre l'entrepreneur et les experts dont le conseil de préfecture a adopté les chiffres, ne porte que sur le prix moyen à compter, dans le prix par mètre cube, pour fouille et montage, y compris la fourniture, pose et remaniement des bois nécessaires pour le dit montage;

Considérant que le sieur Lamotte ne justifie pas que le prix de 1^{f}.50 adopté par les experts soit insuffisant, même en tenant compte du rabais de l'adjudication; et qu'il résulte même d'une lettre de l'entrepreneur du 4 octobre 1863, mentionnée dans le rapport d'expertise, que si le sieur Lamotte reproduit aujourd'hui sa demande tendant à ce que ce prix soit porté à 1^{f},65, il se bornait à cette date à demander un prix de 1^{f},40 par mètre cube;

3e *chef*, compris dans le n° 86 du mémoire du requérant, du 1er mars 1865 :

1° Sur les conclusions tendant à ce que le prix, par mètre cube, pour 23^m^,40 de pierres brutes provenant de la démolition des perrés, primitivement omis au décompte, montés en haut des talus et transportés au lieu de dépôt, soit fixé à 3^f^,54 au lieu de 2^f^,68 alloués par le conseil de préfecture :

Considérant que le prix réclamé par l'entrepreneur est calculé à raison de 2^f^,37 pour montage sur les talus et de 1^f^,17 pour transport et emploi ;

En ce qui touche le prix pour montage sur les talus :

Considérant qu'il n'est pas contesté que le prix de 1^f^,60 porté au devis et admis par le conseil de préfecture dans la fixation du prix du mètre cube de toutes les pierres brutes provenant de la démolition des perrés, montées en haut des talus, a été accepté par l'entrepreneur dans un mémoire du 1er mars 1865, article 36 ; et que, d'autre part, le sieur Lamotte ne s'est point pourvu contre les autres dispositions de l'arrêté attaqué, dans lesquelles il a été fait application du prix dont s'agit;

En ce qui touche le prix pour transport et emploi :

Considérant qu'il résulte de l'application faite du prix ci-dessus de 1^f^,60 pour montage, dans la composition du prix de 2^f^,68 alloué par le conseil de préfecture, que le dit conseil a compté dans le prix de 2^f^,68 par mètre cube, 1^f^,08 pour transport et emploi ; que le requérant ne justifie pas que cette somme soit insuffisante ;

2° Sur les conclusions tendant à faire ordonner par le Conseil d'État que les 83^mc^,31 de pierres brutes et les 18^mc^,23 de pierres cassées, affectées à l'entretien de la levée à l'est du canal, seront portés au décompte de l'entreprise du sieur Lamotte, et que le prix en sera payé en même temps que celui des travaux de cette entreprise et non sur le crédit des travaux d'entretien du Cher canalisé auxquels ils ont été employés à la demande des ingénieurs :

Considérant que l'État ne se refuse pas à payer au sieur Lamotte les pierres dont s'agit, et qu'il n'appartient pas au Conseil d'État de déterminer le crédit sur lequel seront prélevés les fonds destinés à cette dépense;

3° En ce qui touche la demande tendant à ce que le cube des pierres provenant des démolitions des perrés, calculé après le cassage, soit augmenté de 18 p. 100 pour tenir compte du déchet de la pierre même, après cassage :

Considérant que le sieur Lamotte ne justifie pas que l'augmenta-

tion de 10 p. 100 allouée par le conseil de préfecture, conformément à l'avis des experts, soit insuffisante;

4e *chef,* compris dans le n° 88 du mémoire du 1er mars 1865 :

En ce qui touche la demande tendant à ce que le prix pour triage, transport et répandage de 161 mètres cubes de détritus employés sur la chaussée soit porté à 1f,29 :

Considérant que les experts ont été d'accord pour reconnaître que ce prix devait être fixé à 1f,09 par mètre cube, au lieu des 0f,65 portés au décompte; que le conseil de préfecture a accordé au sieur Lamotte le prix fixé par les experts, et que le sieur Lamotte ne justifie pas que ce prix soit insuffisant;

5e *chef.* — Sur les conclusions tendant à faire décider que, en aucun cas, l'entrepreneur ne saurait être tenu de supporter les frais du remplacement de pierres de taille rebutées, opéré d'office par les ingénieurs :

Considérant qu'il a été reconnu par le décret du 18 mars 1868 que ces pierres n'étaient pas conformes aux prescriptions du devis; et que, par suite, c'était avec raison que les ingénieurs s'étaient refusés à porter au décompte le prix de la maçonnerie dans laquelle elles avaient été employées;

Considérant que si, par suite du refus persistant de l'entrepreneur de remplacer les pierres dont s'agit, les ingénieurs ont procédé d'office à ce remplacement, le sieur Lamotte n'allègue même pas que, quant à présent, l'administration lui ait réclamé aucuns frais pour ce travail;

6e *chef.* — Sur les conclusions tendant à faire ordonner le remboursement à l'entrepreneur de la retenue du dixième de garantie et de son cautionnement :

Considérant que, aux termes de l'article 35 des clauses et conditions générales, la remise de la retenue de garantie ne peut avoir lieu qu'après la réception définitive des travaux;

Considérant que si, à la date du 18 septembre 1865, l'ingénieur ordinaire a dressé, pour servir à la réception définitive, un état des travaux exécutés et le décompte des dits travaux, il résulte de l'instruction que ce procès-verbal n'a pas été approuvé par l'ingénieur en chef, par le motif notamment que la maçonnerie en pierres de taille ne pouvait être reçue; et qu'il résulte de la décision précitée du Conseil d'État que cet ingénieur était fondé, malgré la contestation de l'entrepreneur, à rebuter la maçonnerie dont s'agit; qu'ainsi il est établi qu'il n'a pas été procédé à la réception définitive des travaux du sieur Lamotte, et que l'ingénieur en chef était en droit de se refuser à cette réception; qu'il suit de

là que le sieur Lamotte n'est pas fondé à demander le remboursement de la retenue d'un dixième de garantie et la restitution de son cautionnement;

7e *chef.* — Sur les conclusions tendant à faire condamner l'État à payer à l'entrepreneur 20.000 francs, à titre de dommages-intérêts, pour le préjudice qui serait résulté pour lui des agissements des ingénieurs, et principalement de l'ingénieur ordinaire, tant dans la direction des travaux que dans les contestations auxquelles ces travaux ont donné lieu :

Considérant que ce chef de conclusions ne fait que reproduire la demande présentée par le sieur Lamotte, dans le pourvoi sur lequel a statué le décret au contentieux, du 18 mars 1868; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a opposé à ces conclusions l'exception de la chose jugée;

Sur les conclusions tendant à faire allouer à l'entrepreneur, contrairement à ce qu'a décidé le conseil de préfecture, à partir du 8 juin 1868, les intérêts des intérêts des sommes qui seront reconnues lui être dues :

Considérant que le décret ci-dessus visé du 18 mars 1868 a alloué au sieur Lamotte, à partir du 4 mai 1866, date de la demande qu'il en avait faite, les intérêts des sommes qui seraient reconnues lui être dues ; que, aux termes de l'article 1154 du Code civil, les intérêts échus des capitaux peuvent produire des intérêts, par la demande qui en est faite, pourvu qu'il s'agisse d'intérêts dus au moins pour une année entière;

Considérant que, à la date du 8 juin 1868, le sieur Lamotte avait droit, aux termes du décret précité, à deux années, un mois et quatre jours des intérêts des sommes qui seraient reconnues lui être dues; qu'ainsi c'est à tort que, par son arrêté du 15 janvier 1869, le conseil de préfecture a refusé de lui allouer les intérêts desdits deux ans, un mois et quatre jours d'intérêts;

Art. 1er. — Le sieur Lamotte aura droit, à partir du 8 juin 1868, aux intérêts des deux ans, un mois et quatre jours d'intérêts, des sommes qui lui sont dues, échus à cette date; arrêté du 15 janvier 1869 réformé en ce qu'il a de contraire.

Art. 2. — Est également annulée la disposition du dit arrêté portant que, en cas de désaccord entre les experts, la tierce expertise sera faite par l'ingénieur en chef, conformément à l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807.

Art. 3. — Le surplus des conclusions du sieur Lamotte est rejeté.

Art. 4. — Les dépens des pourvois seront supportés, pour les trois quarts, par le sieur Lamotte, pour un quart, par l'État.

(N° 150)

[13 décembre 1872.]

Cours d'eau non navigables. — Usines. — Règlement d'eau. — Intérêt général. — Dommages. — Réserve des droits des tiers. — (Commune de Jenzat, sieurs Chardon, du Corail et autres c. dame veuve Lucas-Laganne.) — *Pourvoi contre une décision du ministre des travaux publics qui a rejeté un recours contre un arrêté préfectoral portant règlement d'un moulin établi sur un cours d'eau non navigable : rejet par le motif qu'il n'est pas allégué que le préfet n'ait pas agi dans un but de police et d'intérêt général, et que si certains dommages résultent des conditions auxquelles a été soumise la construction d'un barrage, les droits des tiers ayant été formellement réservés, les réclamants peuvent soumettre leurs griefs à l'autorité judiciaire.*

Vu la requête présentée par le maire de Jenzat, les sieurs Chardon, Corail et autres, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler une décision, du 23 juillet 1869, par laquelle le ministre des travaux publics a rejeté le recours formé devant lui contre un arrêté du préfet de l'Allier, du 6 mars 1869; ce faisant, attendu qu'une ordonnance, du 19 juillet 1832, avait réglé le moulin appartenant aujourd'hui à la dame Lucas-Laganne; que le règlement nouveau, auquel il a été procédé par l'arrêté du préfet de l'Allier du 6 mars 1869, n'a pas tenu compte des prescriptions de la dite ordonnance, et qu'il a autorisé la construction du barrage dans des conditions préjudiciables à l'intérêt général ; que notamment le lit de la Sioule est déplacé, que les propriétés situées sur la rive droite de ce cours d'eau, en aval du moulin, sont dégradées par les eaux, qu'un chemin vicinal a été détruit ; dire que le barrage sera construit conformément aux prescriptions de l'ordonnance de 1832 et de façon à ce que le cours d'eau soit rendu à son cours naturel ; subsidiairement ordonner la construction de travaux défensifs aux frais de la dame Lucas-Laganne, condamner la dite dame aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté par la dame Lucas-Laganne, et tendant à ce qu'il plaise au conseil rejeter le pourvoi avec dépens, par ce motif que les intérêts invoqués par les requérants sont

des intérêts privés qui ne peuvent donner lieu qu'à une action devant les tribunaux de l'ordre judiciaire :

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics tendant au rejet du pourvoi par le même motif; l'avis du conseil général des ponts et chaussées;

Vu les lois des 22 décembre 1789, 12-20 août 1790 et 28 septembre, 6 octobre 1791, les décrets des 25 mars 1852 et 13 avril 1861;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790 et celle du 24 mai 1872, notamment l'article 9;

Considérant qu'il appartient à l'administration de régler, dans un but de police et d'utilité générale, les usines établies sur les cours d'eau non navigables;

Considérant que les requérants ne prétendent pas que l'arrêté du 6 mars 1869, par lequel le préfet de l'Allier a réglé le moulin de la dame Lucas-Laganne, ait été pris dans un autre but; qu'ils soutiennent seulement qu'en fixant les conditions auxquelles serait soumise la construction du barrage de ce moulin, l'arrêté n'a pas tenu compte de certains dommages de nature à porter atteinte à l'intérêt privé; que, dès lors, ils ne sont pas recevables à demander l'annulation de la décision susvisée du 23 juillet 1869, par laquelle le ministre des travaux publics a rejeté le recours formé devant lui contre le dit arrêté;

Considérant d'ailleurs que l'arrêté du 6 mars 1869 réserve expressément, dans son article 10, les droits des tiers et qu'il ne fait pas obstacle à ce que les requérants fassent valoir, s'ils s'y croient fondés, devant l'autorité judiciaire, les droits qu'ils pourraient avoir. (Rejet; condamnation aux dépens.)

(N° 151)

[13 décembre 1872.]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Absence d'ancien règlement ou d'usage local. — Etendue des pouvoirs des préfets. — Règlement permanent. — Curage exécuté en vertu d'un arrêté annulé postérieurement par le Conseil d'Etat. — Frais avancés par le département. — Taxe perçue. — Remboursement ordonné. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Tierce opposition. — Recevabilité. — (Département d'Ille-et-Vilaine.) — *Est recevable la tierce opposition*

formée par un département à un décret rendu au contentieux qui l'a condamné à un remboursement. sans qu'il ait été appelé ni entendu devant le Conseil d'Etat. — Un préfet ne peut pas faire pour le curage d'un cours d'eau non navigable ni flottable un règlement permanent, contenant des dispositions relatives à l'élargissement, à l'ébergement, au redressement du cours d'eau, à l'enlevement des déblais, et prescrivant l'ouverture sans indemnité des vannes des usines pendant un certain délai. (Un tel règlement excède la limite des pouvoirs que les préfets tiennent en cette matière des lois des 12-20 *août* 1790 *et* 12 *floréal an XI, ainsi que des décrets des* 25 *mars* 1852 *et* 13 *avril* 1861, *et il porte atteinte aux droits des riverains.)* (*). — *Lorsqu'en vertu d'un arrêté préfectoral qui a été ensuite annulé par le Conseil d'Etat, des taxes de curage ont été recouvrées contre un propriétaire auquel plus tard décharge a été accordée par le conseil de préfecture, la somme indûment payée doit-elle être remboursée par l'Etat ou par le département dans le cas où il a fait l'avance des frais et perçu la taxe à son profit? — Décidé que, dans l'espèce, le conseil général ayant voté un crédit au buget départemental pour l'exécution du curage de plusieurs cours d'eau, au nombre desquels figurait celui qui a donné lieu à la réclamation, le département avait ainsi pris à sa charge le payement de la dépense dans le cas où il serait reconnu par l'autorité compétente que les propriétaires n'étaient pas tenus de contribuer aux travaux* (**).

Suite des arrêts du 12 avril 1866 (*Annales* 1867, p. 367, *Corbière*, et du 15 mai 1869, *Ann.* 1869, p. 999, *Corbière*).

(*) Dans l'espèce, il n'existait ni anciens règlements, ni usages locaux. — V. les conclusions de M. de Belbœuf rapportées en note sous les arrêts du 11 avril 1866, et du 18 mars 1868 (*Ann.* 1868, p. 1091, Rival). Ajoutez 24 juin 1870 (*Ann.* 1872, p. 557, Bonvié), et 28 juin (*Ann.* 1872, p. 569, Ménétrier).

(**) L'arrêt précédent du 16 mai 1869 a décidé qu'à l'inverse l'indemnité réclamée à raison des dommages causés à la propriété par les travaux de curage faits en régie, devait être mise à la charge de l'État qui les a ordonnés et a même ouvert un crédit pour leur exécution. Les deux décisions peuvent sembler un peu contradictoires, mais le Conseil d'État nous paraît avoir voulu partager les frais entre l'État qui, par ses agents, a eu l'initiative et la direction de l'opération, et le département qui, comme le prouve la délibération du conseil général, avait connu le projet, et en avait aidé l'exécution par un vote de fonds. La faute ayant ainsi été commune, la réparation devait l'être également. — Il est probable que la décision du Conseil d'État eût été différente et que le département n'aurait pas été déclaré responsable, si comme cela se fait habituellement, le conseil général s'était borné à voter, sur la proposition du préfet et en exécution d'instructions ministérielles, un crédit pour le payement

Vu les requêtes présentées pour le département d'Ille-et-Vilaine, tendant à ce qu'il plaise au conseil recevoir le dit département tiers opposant, à deux décrets, rendus sur le rapport du Conseil d'État, statuant au contentieux, les 12 avril 1866 et 15 mai 1869;

Ce faisant, rapporter la disposition du décret du 15 mai 1869, qui met à la charge du département d'Ille-et-Vilaine, le remboursement au sieur Corbière de la somme de 1.279f,13, perçue sur ce propriétaire pour frais de curage de la Seiche, avec les intérêts de la dite somme, à partir du 22 octobre 1866, jour de la demande, par le motif, en ce qui touche la recevabilité de la tierce opposition, que le département n'a pas été mis en cause et entendu, lorsque a été rendue cette décision qui préjudicie à ses intérêts; et, au fond, que c'est à tort que, pour mettre à la charge du département des frais de curage perçus sur le sieur Corbière, la décision attaquée s'est fondée sur ce que le montant des dits frais aurait été recouvré pour le compte du département et versé dans la caisse départementale, que ce versement n'a eu lieu que pour indemniser le département d'avances de fonds pour le salaire des ouvriers employés au curage, avances qui n'avaient été consenties par le conseil général qu'à la condition qu'elles seraient remboursées au département au moyen de taxes établies sur les propriétaires riverains;

Vu les observations du ministre des travaux publics, du 9 juillet 1872, par lesquelles il conclut à ce qu'il plaise au Conseil déclarer le département d'Ille-et-Vilaine recevable en sa tierce-opposition et, sur le fond, déclare s'en rapporter à la sagesse du Conseil;

Vu les lois du 28 décembre 1789; 8 janvier 1790; l'instruction législative des 12-20 août 1790; les loi des 28 septembre, 6 octobre 1791 et celle du 14 floréal an XI;

Vu la loi du 10 mai 1838 et les décrets des 25 mars 1852 et 13 avril 1861;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur la recevabilité de la tierce-

---

à titre d'avance, des taxes de curage d'office des cours d'eau non navigables et des taxations dues aux ingénieurs et agents des ponts et chaussées, sans accompagner ce vote d'aucune désignation des curages à entreprendre. En pareil cas, le préfet a toujours soin de déclarer que le crédit proposé se balancera par un article de recette de même somme inscrit parmi les produits éventuels départementaux : les conseils généraux en allouant la somme pour suppléer à l'insuffisance des crédits ministériels, ne croient faire qu'une opération d'ordre et, dès lors, il nous semblait difficile qu'une responsabilité quelconque fût encourue par le département, à raison de travaux irrégulièrement ordonnés.

(*Extrait du* Recueil de M. Hallays Dabot).

opposition du département d'Ille-et-Vilaine contre le décret rendu au contentieux, le 12 avril 1866;

Considérant que, par décret rendu au contentieux le 15 mai 1869, le département d'Ille-et-Vilaine a été condamné à rembourser au sieur Corbière une somme de 1.279f,13 avec les intérêts, à partir du jour de la demande, sans que ledit département ait été appelé, ni entendu devant le Conseil d'État; que, dans ces circonstances, le département agissant poursuites et diligences du préfet à ce dûment autorisé par la délibération ci-dessus visée du conseil général, du 30 août 1869, est recevable à attaquer ledit décret par la tierce-opposition;

Considérant que, par un arrêté, en date du 30 mars 1863, le préfet du département d'Ille-et-Vilaine a prescrit le curage de la rivière de Seiche et de ses affluents; que cet arrêté portait règlement permanent et que, dans ses dispositions relatives à l'élargissement, l'ébergement et le redressement de ces cours d'eau, à l'enlèvement des déblais, à l'ouverture des vannes des usines, pendant deux mois, sans indemnité, il excédait la limite des pouvoirs que les préfets tiennent en cette matière des lois des 12-20 août 1790 et 14 floréal an XI ainsi que des décrets des 25 mars 1852 et 13 avril 1861, et portait atteinte aux droits des riverains;

Considérant que le sieur Corbière s'est pourvu devant le Conseil d'État à l'effet d'obtenir l'annulation pour excès de pouvoir dudit arrêté et que, par le décret rendu au contentieux le 12 avril 1866, il a été fait droit à sa requête; que le préfet ayant cru devoir néanmoins faire exécuter d'office les travaux sur la propriété de l'opposant et l'obliger, par voie de contrainte, à en solder le montant, il a demandé décharge au conseil de préfecture qui a condamné l'État à lui rembourser les sommes indûment perçues à titre de frais de curage;

Considérant que le ministre des travaux publics a demandé devant le Conseil d'État la réformation de cette décision en tant qu'elle condamnait l'État à opérer le remboursement des dites sommes; que sur le pourvoi du ministre, le décret du 15 mai 1869, tout en maintenant la disposition de l'arrêté attaqué qui accordait décharge au sieur Corbière, a ordonné que les sommes indûment payées par lui lui seraient remboursées par le département qui les avait perçues;

Considérant qu'il résulte en effet, de la délibération du 26 août 1863, que le conseil général du département d'Ille-et-Vilaine avait voté, pour l'exécution, pendant l'année 1864, du curage de plu-

sieurs cours d'eau au nombre desquels figuraient la Seiche et ses affluents, un crédit de 15.000 francs; que ce crédit était destiné à avancer les sommes nécessaires au payement des travaux opérés d'office sur les fonds des propriétaires opposants et que ces avances devaient être recouvrées sur les opposants, au moyen de taxes établies, conformément à la loi du 24 floréal an XI;

Considérant qu'en adoptant ce mode de procéder, le département prenait à sa charge les dépenses du curage, dans le cas où il serait reconnu par l'autorité compétente que les propriétaires opposants n'étaient pas tenus de contribuer aux travaux et étaient fondés, en conséquence, à obtenir décharge de leurs taxes;

Considérant qu'il est établi par l'instruction qu'en vertu d'un arrêté du préfet, du 24 décembre 1864, la somme recouvrée sur le sieur Corbière a été perçue au profit du département; que, dans ces circonstances, c'est avec raison qu'il a été décidé par le décret, rendu au contentieux le 15 mai 1869, qu'il y avait lieu de rembourser au sieur Corbière la somme de 1.279f,15 indûment perçue sur lui ainsi que les intérêts de cette somme, à partir du 22 octobre 1866, et que c'est à la charge du département d'Ille-et-Vilaine qu'il a mis le remboursement de ladite somme et desdits intérêts... (Rejet.)

(N° 152)

[13 décembre 1872.]

Travaux publics. — Entrepreneurs. — Décompte. — Commune. — Construction de halle et mairie. — (Sieur Annet-Boillot.) *— Emplacement changé postérieurement à l'adjudication. — Proportion des déblais rocheux augmentée. — Indemnité. — Mandat pour solde. — Payement du solde du décompte. — Point de départ des intérêts. — Intérêts des intérêts. — Augmentation de prix accordée à un entrepreneur à raison de l'extraction de déblais dans des conditions qui n'avaient pu être prévues, l'emplacement sur lequel les travaux ont été effectués ayant été changé par l'administration municipale postérieurement à l'adjudication. — Décidé que l'entrepreneur, n'ayant pu obtenir que des à-comptes partiels, n'avait pas touché de mandat pour solde de son compte définitif: en conséquence, réclamation recevable.*

Vu la requête présentée par le sieur Annet-Boillot, entrepreneur des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du conseil de préfecture de la Nièvre, du 21 décembre 1870, dans la disposition par laquelle il a rejeté sa demande en allocation d'un supplément de prix de 2f,50 par mètre cube de déblais dans le roc, exécutés pour la construction de la halle et de la mairie de la commune de Saint-Saulge;

Ce faisant, attendu que le détail estimatif des travaux à exécuter pour la dite construction portait que, sur un cube total de 7.048m,94 de déblais, les fouilles à effectuer dans le roc ne dépasseraient pas 1.000 mètres, et que le surplus serait opéré dans une arène facile à extraire et qui devait être employée au profit de l'entrepreneur; qu'après l'adjudication, l'emplacement sur lequel devaient être élevées la halle et la mairie de la commune de Saint-Saulge a été changé, en vertu d'une délibération du conseil municipal du 15 mai 1865 : que, par suite de ce changement, l'importance relative des diverses natures de déblais telle qu'elle avait été fixée au détail estimatif, a été modifiée; que le cube des fouilles à effectuer dans le roc a été plus que quintuplé et a présenté des difficultés imprévues; que l'entrepreneur a réclamé l'allocation d'un prix nouveau et que ce prix lui a été promis; qu'il a été fixé par l'architecte de la commune à la somme totale de 11.753f,06, représentant une plus-value de 2f,20 par mètre cube de déblais rocheux; condamner la commune de Saint-Saulge à payer à l'exposant la dite somme de 11.753f,06 avec les intérêts de droit et les intérêts des intérêts, la condamner aux dépens; subsidiairement, ordonner qu'il soit procédé à une expertise;

Vu le mémoire en défense présenté pour la commune de Saint-Saulge, et tendant au rejet de la requête et à la condamnation du sieur Boillot aux dépens, par le motif que les changements décidés en cours d'exécution des travaux n'auraient pas aggravé les charges de l'entreprise, que l'extraction de déblais rocheux étaient prévue au détail estimatif et suffisamment rémunérée au prix de 1f,10 le mètre cube; qu'en tout cas, l'entrepreneur ayant signé un mandat pour solde n'est plus recevable dans sa réclamation; et concluant, en outre, par voie de recours incident, à ce que le sieur Boillot soit déclaré responsable des malfaçons qui se seraient manifestées dans la construction de la halle et de la mairie de Saint-Saulge; subsidiairement à ce qu'il soit procédé à une expertise à l'effet de constater la part de responsabilité qui incombe à l'entrepreneur dans les dites malfaçons;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Boillot, par

lequel il déclare persister dans ses précédentes conclusions et, y ajoutant, demande qu'il plaise au Conseil condamner la commune à lui payer le solde des 84.382f,08, montant du décompte général de ses travaux réglé par l'architecte et accepté par le conseil municipal, dire que l'intérêt des dites sommes courra du 12 avril 1867, jour où la commune est entrée en jouissance de l'immeuble nouvellement construit; rejeter enfin le recours incident de la commune de Saint-Saulge, par le motif qu'aucune malfaçon imputable à l'entrepreneur n'a été signalée dans la halle et dans la mairie;

Vu la loi du 18 juillet 1837 et celle du 28 pluviôse an VIII;

Sur le recours principal du sieur Boillot :

En ce qui touche la fin de non-recevoir opposée par la commune de Saint-Saulge et tirée de ce que le sieur Boillot aurait touché, sans réserve, un mandat pour solde de son compte définitif :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et, notamment, du certificat délivré par le receveur municipal, que le sieur Boillot, qui n'a pu obtenir que des à-comptes partiels sur le montant du prix de son adjudication, n'a pas touché de mandat pour solde de son compte définitif;

En ce qui touche les conclusions du sieur Boillot, tendant à ce qu'il lui soit alloué une plus-value de 2f,20 par mètre cube de déblais rocheux :

Considérant que le détail estimatif des travaux à exécuter pour la construction de la halle et de la mairie de Saint-Saulge portait que le cube des déblais à extraire dans le roc ne dépasserait pas 1.000 mètres sur un cube sept fois supérieur à ce chiffre : que le surplus des fouilles devait être effectué dans une arène facile à travailler; qu'à raison de la faible proportion des déblais rocheux et des avantages que l'entrepreneur devait tirer de l'arène extraite dont le détail estimatif l'autorisait à profiter, le prix des déblais à la mine n'était fixé qu'à 1f,10;

Considérant que, postérieurement à l'adjudication, l'emplacement sur lequel devaient être effectués les travaux ayant été changé en vertu d'une délibération du conseil municipal, du 15 mai 1865, la proportion des diverses natures de déblais à extraire a été renversée, que le cube du rocher a été plus que quintuplé et qu'il a présenté des difficultés d'extraction qui n'avaient pas été prévues, que, dans ces circonstances, c'est avec raison que l'entrepreneur a demandé l'allocation d'un prix nouveau;

Considérant que l'architecte de la commune a proposé de fixer à 2f,20 par mètre cube l'indemnité qui pouvait être due de ce chef, et qu'il résulte de l'instruction que cette plus-value n'est pas exa-

gérée; que, dès lors, la commune n'est pas fondée à refuser le payement de la somme de 11.753f,06 représentant le total de la dite plus-value;

En ce qui touche les conclusions du sieur Boillot, tendant à ce que la commune de Saint-Saulge soit condamnée à lui payer le solde du décompte général de ses travaux :

Considérant qu'en dehors de l'indemnité proposée à titre de plus-value pour les déblais effectués dans le roc, l'architecte de la commune a arrêté à la somme de 84.382f,08 le décompte général des travaux exécutés par le sieur Boillot et que le conseil municipal a accepté ce règlement par délibération du 6 septembre 1869;

Considérant qu'il résulte du certificat délivré par le receveur municipal, que sur cette somme le sieur Boillot n'a encore que 67.000 francs; que, dès-lors, il est fondé à demander que la commune soit condamnée à lui payer le solde montant à 17.382f,08;

En ce qui touche les intérêts :

Considérant que la réception définitive des travaux exécutés par le sieur Boillot a eu lieu le 26 mars 1868; qu'aux termes de l'article 28 du cahier des charges de l'entreprise, la commune ne devait payer les intérêts à 5 p. 100 qu'à dater de ce jour; que, toutefois, il résulte du certificat délivré par le maire de la commune de Saint-Saulge que, par délibération du 14 juin 1871, le conseil municipal a consenti à faire courir les dits intérêts du 1er janvier 1868; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le sieur Boillot, qui ne justifie d'aucunes diligences faites par lui pour obtenir qu'il fût procédé à cette réception, se fonde sur ce qu'elle aurait été retardée par le décès de l'architecte pour demander que les intérêts lui soient alloués à partir du 12 avril 1867, jour où la commune serait entrée en jouissance de l'immeuble;

En ce qui touche les intérêts des intérêts :

Considérant qu'au 11 août 1871, jour où le requérant a demandé devant le Conseil d'État les intérêts des intérêts des sommes qui lui étaient dues, ces intérêts étaient dûs pour plus d'une année; que, dès lors, le requérant a droit aux intérêts des intérêts des dites sommes à partir du jour où il en a fait la demande;

Sur le recours incident de la commune de Saint-Saulge :

Considérant que les travaux ont été exécutés par l'entrepreneur conformément aux prescriptions du devis et du cahier des charges, qu'ils ont vérifiés et reçus sans réserve par la commune; que, dans ces circonstances, la commune n'est pas recevable à opposer l'existence de prétendues malfaçons comme compensation aux sommes qu'elle doit au sieur Boillot;

Art. 1er. — La commune de Saint-Saulge est condamnée à payer au sieur Boillot, d'une part, le solde du décompte général de ses travaux montant à 17.382f,08; de l'autre une indemnité de 11.753f,08 pour plus-value de déblais rocheux.

Art. 2. — La commune de Saint-Saulge payera les intérêts de ces deux sommes à partir du 11 août 1871. (Surplus des conclusions et recours incident de la commune rejetés. Arrêté du conseil de préfecture réformé en ce qu'il a de contraire. Commune condamnée aux dépens.)

(N° 153)

[13 décembre 1872.]

Travaux publics. — Communes. — Construction de mairie et école. — Entrepreneurs. — Travaux supplémentaires. — Clause spéciale du cahier des charges : avant-métré des travaux non prévus à soumettre au conseil municipal. — Inobservation. — Ordres de l'architecte et du maire. — Nécessité des ouvrages. — (Commune d'Arith contre Selva et autres.) — *Décidé que le prix d'ouvrages ayant eu pour objet de pourvoir à l'insuffisance des prévisions d'un devis et à des nécessités survenues dans le cours de l'entreprise, et qui étaient indispensables pour que la construction pût servir à l'usage auquel elle était destinée, — doit être payé à des entrepreneurs qui les ont exécutés sur les ordres de l'architecte et du maire — alors même que, par une omission regrettable, on n'aurait pas observé une clause spéciale du cahier des charges — portant qu'au cas où des travaux non prévus au devis dépasseraient le vingtième du montant de l'adjudication, il en serait fait un avant-métré qui serait soumis à l'avis du conseil municipal et à l'approbation du préfet.*

Vu la requête présentée pour la commune d'Arith, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 12 avril 1870, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie l'a condamnée à payer aux sieurs Selva, Montaut et Fressoz, entrepreneurs de travaux publics, la somme de 3.618 francs avec les intérêts à 5 p. 100 à partir du 29 mai 1868, jour de la demande, pour prix d'ouvrages

supplémentaires et non prévus au devis, l'a condamnée en outre aux dépens;

Ce faisant, attendu que les ouvrages supplémentaires, qui ont entraîné cette augmentation dans la dépense, n'auraient pas, contrairement aux articles 10 et 17 du cahier des charges de l'entreprise, fait l'objet d'un avant-métré soumis à l'avis du conseil municipal et à l'approbation du préfet, et qu'ils ne seraient d'aucune utilité, décider que le payement de la dite somme de 3.618 francs ne peut être mis à la charge de la commune; subsidiairement, dire qu'elle est admise à faire la preuve que les travaux supplémentaires n'ont ajouté aucune plus-value à l'immeuble et que pour la somme de 9.000 francs qui leur a été payée, les entrepreneurs pouvaient construire la mairie et l'école, en tout cas condamner les défendeurs aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Selva et autres, entrepreneurs associés de travaux publics; tendant au rejet de la requête, à la condamnation de la commune aux dépens, par le motif que les ouvrages supplémentaires ne sont que le complément indispensable des travaux prévus au devis; qu'ils ont été exécutés en vertu des ordres de l'architecte et du maire et qu'ils ont été reconnus nécessaires, tant par l'administration supérieure que par les experts nommés par le conseil de préfecture;

Vu la loi du 18 juillet 1837 et celle du 28 pluviôse an VIII;

Sur les conclusions principales de la commune d'Arith :

Considérant que les sieurs Selva, Montaut et Fressoz se sont rendus adjudicataires, sur série de prix, des travaux à exécuter pour la construction de la mairie et de l'école de la commune d'Arith; que l'article 10 du cahier des charges de leur entreprise prévoyait que des travaux supplémentaires pourraient être prescrits toutes les fois qu'ils seraient la conséquence nécessaire d'une bonne exécution; mais que l'article 17 ajoutait qu'au cas où ces travaux non prévus au devis dépasseraient le vingtième du montant de l'adjudication, il en serait fait un avant-métré qui serait soumis à l'avis du conseil municipal et à l'approbation du préfet;

Considérant que, sur les ordres de l'architecte directeur des travaux et du maire, les sieurs Selva, Montaut et Fressoz ont dû exécuter certains ouvrages non prévus au devis, dont le prix total a excédé le vingtième du montant de l'adjudication;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il est établi par l'avis des deux experts nommés par le conseil de préfecture, sur la désignation de l'une et l'autre partie, que ces travaux ont eu pour objet de pourvoir à l'insuffisance des prévisions du devis et

à des nécessités qui se sont produites dans le cours de l'entreprise et qu'ils étaient indispensables pour que l'immeuble pût servir à l'usage auquel il était destiné;

Considérant que, dans ces circonstances, si le conseil municipal n'a pas été appelé à délibérer sur l'avant-métré des dits travaux, quelque regrettable que soit cette irrégularité, la commune n'est pas fondée à s'en prévaloir pour se refuser à solder aux entrepreneurs le prix de ces ouvrages;

Sur les conclusions subsidiaires de la commune d'Arith :

Considérant que de ce qui précède il résulte qu'il n'y a pas lieu de faire droit aux conclusions subsidiaires de la commune, tendant à être admise à faire la preuve que les ouvrages supplémentaires n'ont procuré aucune plus-value à l'immeuble dans lequel ils ont été exécutés et que, pour la somme de 9.000 francs à eux déjà payée, les entrepreneurs pouvaient construire une mairie et une école. (Rejet... condamnation aux dépens.)

(N° 154)

[13 décembre 1872.]

Travaux publics. — Extraction de matériaux. — Occupation prolongée. — Dépréciation permanente. — Compétence. — Indemnité pour privation de jouissance. — Réserve de droit à indemnité pour dépréciation définitive. — Intérêts. — (Sieur Guyarder.) — *C'est au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer sur une demande d'indemnité formée par un particulier à raison de l'occupation de son terrain pour extraction de matériaux, alors même qu'il est allégué que l'enlèvement de toute la superficie du terrain équivaut à une dépossession définitive. (Le réclamant n'ayant été dépossédé d'aucune parcelle de sa propriété et l'indemnité qu'il réclame ayant pour cause le préjudice résultant des fouilles opérées pour l'extraction de matériaux, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer sur la demande.)* (*).

Vu la requête présentée pour le sieur Guyarder, propriétaire, tendant à ce qu'il plaise annuler un arrêté du 14 juillet 1871, par

(*) V. l'arrêt suivant et la note.

lequel le conseil de préfecture du Finistère a fixé à 560 francs seulement l'indemnité à lui due par suite de l'occupation de parcelles de terrain lui appartenant, pendant les années 1867, 1868 et 1869;

Ce faisant, attendu que ces parcelles sont situées sur une falaise qui domine de 30 à 40 mètres le port de commerce en construction dans la rade de Brest, qu'elles ont été occupées à l'effet d'en enlever toute la superficie jusqu'au niveau de ce port pour fournir les déblais à l'administration, qu'il est impossible de prévoir la durée de cette occupation, et que, d'ailleurs, l'enlèvement de toute la superficie des parcelles occupées équivaut à une dépossession définitive, attendu, d'autre part, que la propriété du sieur Guyarder, acquise par lui à un prix très-élevé, était destinée à la construction de maisons de campagne qui auraient eu une valeur considérable à raison de la proximité de la ville et de la beauté de la vue, que les excavations pratiquées par l'administration, les galeries creusées sous le sol pour y faire jouer des mines, la crainte des explosions, l'impossibilité de défendre la propriété contre les dégradations ont rendu impossible la construction des maisons projetées et ont même rendu la culture difficile et peu productive, dire que, l'occupation ayant un caractère permanent, il y a lieu à expropriation, renvoyer en conséquence les parties devant les juges civils, subsidiairement dire que l'occupation devra cesser immédiatement et fixer à 2.000 francs par an l'indemnité due au requérant, avec intérêts, à partir du 24 juillet 1871, jour où ils ont été demandés et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du ministre des travaux publics, tendant au rejet du pourvoi, par le motif que l'occupation des terrains du sieur Guyarder doit cesser aussitôt après l'extraction des matériaux nécessaires à la construction du port de commerce dont les travaux sont poursuivis sans interruption, que les terrains acquis par le sieur Guyarder en 1864 et en 1867, ont été achetés à un prix élevé en vue de l'exécution d'un plan alors à l'étude pour la construction du port de commerce et non en vue d'y établir des habitations d'agrément que ces terrains seraient impropres à recevoir, à raison de la difficulté d'y accéder et de l'impossibilité d'y faire parvenir des arbres et arbustes, que l'impossibilité où est le sieur Guyarder de tirer de son bien un revenu en rapport avec son prix d'acquisition provient de ce que le plan définitivement adopté a éloigné le port de sa propriété et non des fouilles opérées par l'administration dans des parcelles peu étendues et sans que ces fouilles aient causé le moindre dommage au surplus de la pro-

priété, qu'enfin la somme de 7f,80 par an et par are est très-supérieure au produit qu'aurait pu fournir la culture des parcelles occupées;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII, du 16 septembre 1807, du 8 mars 1810, du 7 juillet 1833 et du 3 mai 1841;

Sur les conclusions du requérant, tendant à faire déclarer qu'il doit être procédé au règlement des indemnités qui lui sont dues, suivant les formes établies par la loi du 3 mai 1841:

Considérant que le sieur Guyarder, à l'appui de ses conclusions, soutient, d'une part, que l'occupation de diverses parcelles lui appartenant par le service des ponts et chaussées aura une durée indéfinie ou que tout au moins il est impossible de prévoir jusqu'à quelle époque elle se prolongera et, d'autre part, que les extractions de matériaux qui y sont pratiquées auront pour effet de dénaturer complétement les dites parcelles et de les rendre impropres à tout usage, ce qui équivaudrait à une expropriation;

Considérant, d'une part, que l'occupation des terrains dont il s'agit a été autorisée par le préfet, à l'effet d'en extraire des matériaux pour l'établissement du terre-plein du port de commerce en construction dans la rade de Brest; que les remblais se poursuivent actuellement, et que, s'il n'est pas encore possible de déterminer exactement le moment où les terrains occupés seront rendus au requérant, il est certain que cette remise pourra avoir lieu aussitôt après l'achèvement des travaux en cours d'exécution; qu'ainsi il s'agit réellement, dans l'espèce, d'une occupation temporaire et non d'une dépossession définitive;

Considérant, d'autre part, que les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807 ont chargé les conseils de préfecture de prononcer sur les réclamations des particuliers pour tous les faits et dommages résultant de l'exécution de travaux publics; que les lois des 8 mars 1810, 7 juillet 1833 et 3 mai 1841 ne leur ont enlevé que la connaissance des indemnités pour expropriation totale ou partielle;

Considérant que le sieur Guyarder n'a été dépossédé d'aucune parcelle de sa propriété et que l'indemnité qu'il réclame a pour cause le préjudice résultant pour la dite propriété des fouilles opérées pour l'extraction des matériaux; qu'ainsi il appartenait au conseil de préfecture de statuer sur cette demande d'indemnité;

Au fond:

Considérant que le conseil de préfecture n'était saisi que du règlement des indemnités dues aux sieur Guyarder à raison des dommages que lui a causés l'occupation, pendant les années 1867,

1868 et 1869, de certaines parcelles dépendant de sa propriété; qu'il n'avait pas à examiner si, au moment où ces parcelles seront remises au propriétaire, celui-ci aura droit à une indemnité à raison de la dépréciation définitive qui pourra résulter de l'état dans lequel elles seront alors par suite des fouilles pratiquées; qu'il ne sera, en effet, possible de se prononcer sur cette question de dépréciation qu'après la cessation des extractions de matériaux;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, que l'indemnité allouée par le conseil de préfecture à raison de 7f,80 par are et par année est suffisante pour indemniser le sieur Guyarder de la perte des récoltes qu'il aurait pu recueillir pendant les années 1867, 1868 et 1869 sur les parcelles occupées, et des dommages, peu sensibles d'ailleurs, qui ont pu résulter de cette occupation pour le surplus de la propriété; que le sieur Guyarder, pour établir que l'indemnité ainsi calculée est insuffisante, soutient, il est vrai, qu'il s'agissait de terrains destinés non à rester en culture, mais à recevoir des habitations qui auraient eu une valeur élevée à raison de la vue dont on aurait joui et de la proximité de la ville; que, pour justifier sa prétention, il tire argument du prix élevé auquel il a acquis sa propriété en 1864 et en 1867;

Mais considérant que l'indemnité à lui allouée ne peut avoir d'autre base que les revenus dont il a été privé, pendant les années 1867, 1868 et 1869, par suite de l'occupation; qu'il résulte de toutes les pièces de l'instruction à laquelle il a été procédé, tant devant le conseil de préfecture que devant le Conseil d'État, que si, pendant ces trois années, le sieur Guyarder a laissé sa propriété en culture, ce n'est pas aux fouilles pratiquées sur des parcelles peu étendues, à l'extrémité de cette propriété, qu'il doit imputer l'impossibilité où il a été d'en tirer aucun autre parti;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que le sieur Guyarder a droit aux intérêts de l'indemnité qui lui a été allouée à partir du jour où il les a demandés; mais qu'il ne justifie pas les avoir demandés antérieurement à la requête ci-dessus visée du 3 octobre 1871;

Art. 1er. La somme de 560 francs allouée au sieur Guyarder, à titre d'indemnité, pour occupation de parcelles de terrain lui appartenant, pendant les années 1867, 1868 et 1869, portera intérêt à son profit à partir du 3 octobre 1871... (Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 155)

[13 décembre 1872.]

Travaux publics. — Dommages. — Levée construite devant une maison. — Exhaussement. — Dépréciation permanente. — Compétence. — Evaluation du dommage. — (Sieur Trougniou.) *— C'est au conseil de préfecture qu'il appartient de connaître d'une demande d'indemnité à raison de travaux d'exhaussement d'une levée construite par l'Etat, qui auraient causé la dépréciation permanente d'une maison située en contre-bas de l'ouvrage. — Les travaux, à raison desquels une indemnité est demandée, n'ayant pas entraîné de dépossession, c'est au conseil de préfecture qu'il appartenait, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, de connaître des dommages causés par leur exécution* (*).

Vu la requête présentée pour le sieur Trougniou, tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que, par un arrêté du 28 janvier 1870, le conseil de préfecture d'Indre-et-Loire lui a alloué une indemnité de 600 francs, à raison du dommage résultant pour sa propriété des travaux que l'État a fait exécuter depuis 1864; attendu, en la forme, que cet arrêté ayant été rendu après une expertise à laquelle il a été procédé sans que les experts aient prêté serment, est irrégulier; attendu, en ce qui touche la compétence, au fond, que les travaux exécutés par l'État le privant complétement de la jouissance de sa propriété constituent une véritable dépossession, et que, dès lors, c'est au jury d'expropriation qu'il appartient de fixer l'indemnité qui lui est due; attendu, au fond, que l'exhaussement de la levée de Rochepinard a entraîné une insalubrité qui rend sa maison inhabitable, que les modifications apportées à la rampe par laquelle on y arrive ont aggravé les difficultés d'accès de sa propriété; que l'exhaussement d'un chemin de halage, qui la borde, a contribué à en augmenter l'humidité;

(*) Jurisprudence constante. V. l'arrêt qui précède et 26 décembre 1868 (*Ann.* 1869, p. 259, Horliac). Consulter sur cette question des dommages permanents, qui a été tranchée conformément à la jurisprudence du Conseil d'État par plusieurs décisions du premier tribunal des conflits, les Conférences de M. Aucoc, t. II, n° 722.

qu'en conséquence l'indemnité de 600 francs qui lui a été allouée est insuffisante ; annuler l'arrêté du conseil de préfecture d'Indre-et-Loire, du 28 janvier 1870, renvoyer les parties devant le jury d'expropriation et subsidiairement devant qui de droit pour y faire procéder par de nouveaux experts à l'évaluation des dommages qui lui ont été causés, lui allouer les intérêts à partir du jour de la demande et condamner l'État aux dépens ;

Vu les observations du ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que les experts ont régulièrement prêté serment avant de procéder aux opérations de l'expertise; que les travaux exécutés par l'État, depuis 1864, n'ont entraîné, pour le sieur Trougniou, ni dépossession ni dommage ; rejeter le pourvoi du sieur Trougniou, et statuant sur le recours incident qu'il déclare former, annuler l'arrêté attaqué dans celles de ses dispositions qui alloue au requérant une indemnité de 600 francs ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII, du 16 septembre 1807, du 3 mai 1841 et l'article 307 du Code de procédure civile;

En ce qui touche la compétence :

Considérant que les travaux, à raison desquels une indemnité a été demandée par le sieur Trougniou, n'ont pas entraîné de dépossession ; que, dès lors, c'est au conseil de préfecture qu'il appartenait, en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, de connaître des dommages causés par leur exécution;

En la forme :

Considérant qu'il résulte du procès-verbal susvisé, du 12 avril 1869, que les experts ont prêté serment avant de procéder aux opérations de l'expertise ; que, dès lors, l'arrêté attaqué est régulier ;

En ce qui touche le règlement et le chiffre de l'indemnité :

Considérant que par un arrêté du 10 novembre 1858, le conseil de préfecture du département d'Indre-et-Loire a alloué au sieur Trougniou une indemnité de 5.000 francs, à raison de tous les dommages, qui lui avaient été causés antérieurement par les travaux que l'État avait fait exécuter; que le sieur Trougniou ne pouvait donc être fondé à réclamer d'indemnité à raison des dommages qu'il aurait subis depuis le jour où cet arrêté a été rendu ;

Considérant qu'il n'est pas établi que l'État ait fait exécuter des travaux sur le chemin de halage bordant la propriété du requérant, depuis l'année 1858 ;

Considérant que les modifications apportées à la rampe condui-

sant à la propriété du sieur Trougniou, ayant consisté dans la régularisation de la pente, n'ont pas aggravé les difficultés d'accès de cette propriété; que, d'autre part, divers ouvrages ont été exécutés par l'État pour la mettre à l'abri de l'envahissement des eaux;

Considérant que la levée de Rochepinard n'a pas été exhaussée dans la partie située du côté de la maison du sieur Trougniou et qu'aucun dommage n'est résulté pour lui des travaux effectués dans le but de rendre uniforme le niveau de la plate-forme de la levée;

Considérant que la construction d'une banquettc de $0^m,90$ de hauteur sur $0^m,40$ d'épaisseur au sommet du talus de la levée a eu pour conséquence de rendre la propriété du requérant plus insalubre; qu'il résulte de l'instruction que le conseil de préfecture a fait une juste évaluation du dommage causé au requérant par cette construction, en lui allouant une indemnité de 600 francs, et que, dès lors, il n'y a pas lieu d'annuler l'arrêté attaqué dans celle de ses dispositions qui alloue cette somme au sieur Trougniou;

Art. 1er. — Le sieur Trougniou aura droit, à partir du 12 avril 1870, aux intérêts de l'indemnité, qni lui a été allouée par le conseil de préfecture.

Art. 2. — Le surplus des conclusions du sieur Trougniou et le recours incident du ministre des travaux publics sont rejetés. — L'État supportera un cinquième des dépens faits par le sieur Trougniou.

(N° 156)

[13 décembre 1872.]

Grande voirie. — Travaux publics. — Canal latéral à la Garonne. — Mise en état d'un chemin vicinal dévié. — Obligation de la compagnie et de l'État. — (Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral de la Garonne.) — *Décidé, par application du cahier des charges, que la compagnie des chemins du Midi et du canal latéral à la Garonne, en acceptant sans réserve la livraison du canal, qui entraînait de plein droit réception définitive, avait été substituée à l'État pour tous les travaux à exécuter, et que, dès*

lors, elle était tenue, vis-à-vis de l'Etat des travaux de viabilité d'un chemin vicinal. — La compagnie objectait que ces travaux n'avaient pas pour objet la conservation du canal et qu'ils avaient pour cause un fait (la déviation du chemin) antérieur à la livraison.

Vu la requête présentée pour la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté, du 4 décembre 1868, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a décidé que l'obligation d'exécuter les travaux de la mise en viabilité du chemin vicinal dit du Jourdain incombait à la compagnie du canal; — Ce faisant, attendu que les travaux de mise en état de viabilité du chemin du Jourdain n'ont pas pour objet la conservation du canal; que l'obligation d'exécuter ces travaux n'incomberait à la compagnie que si elle avait pour cause un fait postérieur à la livraison du canal; que la déviation du chemin est antérieure à cette livraison; décharger la compagnie des condamnations prononcées contre elle; dire que les travaux de mise en état de viabilité du chemin du Jourdain ne doivent pas être exécutés par elle ni à ses frais, condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du ministre des travaux publics, tendant au rejet du pourvoi par ce motif que la compagnie du canal est tenue d'exécuter tous les travaux dont elle n'a pas expressément réservé l'entretien par l'État;

Vu l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'aux termes des articles 58 et 61 du cahier des charges les travaux d'entretien et de réparation du canal et de ses dépendances sont à la charge de la compagnie du canal; qu'en acceptant sans réserve la livraison du canal, qui entraînait de plein droit réception définitive, ladite compagnie a été substituée à l'État en ce qui concerne tous les travaux à exécuter; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Seine a décidé qu'elle était tenue vis-à-vis de l'État de l'exécution des travaux de mise en état de viabilité du chemin vicinal dit du Jourdain... (Rejet.)

(N° 157)

[20 décembre 1872.]

Travaux publics. — Décompte. — Construction d'un collége. — Prix

acceptés par la ville. — Droit de discussion. — Suppléments de prix alloués. — Pierre substituée à celle prévue. — Absence d'ordre écrit. — Intérêts des intérêts.— (Ville de Bergerac c. Marionet père et fils.) — *Un entrepreneur soutient que la ville s'est engagée à accepter sans vérification les prix qui seraient établis par lui dans son décompte définitif d'après des séries de prix que le maire avait présentées au conseil municipal et que celui-ci aurait approuvées et votées. — Décidé que, si pour faire apprécier au conseil municipal l'importance de certaines modifications proposées, le maire a placé sous ses yeux un aperçu approximatif des dépenses, établi d'après les états de situation, il ne résulte ni des délibérations municipales, ni d'aucune autre pièce du dossier, qu'il soit intervenu entre les parties un accord qui rende désormais impossible tout examen et toute réduction par l'architecte des prix réclamés dans le décompte définitif. — En conséquence, renvoi des parties devant le conseil de préfecture pour être statué après expertise sur les points litigieux* (*). *— Allocation de suppléments de prix concédés par le conseil municipal pour tenir compte d'erreurs de calcul reconnues ou de travaux imprévus. La ville n'est plus recevable à revenir sur les délibérations prises à ce sujet.— Refus de supplément de prix pour la substitution d'une pierre à celle du devis, sans ordre écrit de l'inspecteur des travaux et sans qu'il apparaisse qu'aucun ordre ait été donné* (**). *— Intérêts des intérêts dus pour une année entière à partir de la demande.*

Vu la requête présentée pour la ville de Bergerac, tendant à ce qu'il plaise au conseil réformer un arrêté du conseil de préfecture de la Dordogne, du 21 juin précédent, dans la disposition par la-

(*) Dans une délibération du conseil municipal, du 20 octobre 1868, le maire avait exposé au conseil municipal « que des feuilles d'attachement très-détaillées, qui seraient un précieux *moyen de contrôle* pour établir les chiffres ressortant des décomptes de l'entreprise, avaient été dressées, et qu'on pourrait ainsi apprécier dans le décompte définitif, d'une manière parfaitement exacte et certaine, l'importance de toutes les dépenses.

Suivant M. le ministre de l'intérieur, on ne pouvait mieux constater le caractère essentiellement éventuel des séries présentées par le maire et une semblable délibération, loin d'engager la ville, réservait au contraire tous ses droits. Ces états approximatifs devaient seulement servir de base au règlement ultérieur des travaux, après leur réception. — Tel était aussi l'avis du conseil général des bâtiments civils, consulté sur le pourvoi.

(**) Le conseil des bâtiments civils proposait le renvoi de ce point à l'examen des experts.

quelle il l'a condamnée à payer aux sieurs Marionet père et fils, entrepreneurs des travaux de construction du collége de Bergerac, la somme de 10.144f,56, formant, sur divers articles de leur décompte, la différence entre les sommes réclamées par les entrepreneurs et les allocations des architectes ; ce faisant, attendu que c'est par une fausse interprétation des délibérations du conseil municipal que le conseil de préfecture a considéré la ville de Bergerac comme tenue d'allouer sans vérification les sommes réclamées par les entrepreneurs, et que les réductions opérées par l'architecte ne sont pas exagérées, décharger la ville de toute condamnation et mettre les dépens à la charge des sieurs Marionet; subsidiairement, ordonner une expertise ou renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué après expertise ;

Vu le mémoire en réplique, portant recours incident, présenté pour les sieurs Marionet père et fils, le 17 janvier 1872, et tendant à ce qu'il plaise au conseil : 1° maintenir la disposition attaquée, par le motif que leur décompte a été dressé d'après des prix antérieurement acceptés par le conseil municipal; 2° réformer l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de la Dordogne dans les dispositions par lesquelles il a refusé de leur allouer : 1° une somme de 7.500 francs pour supplément de prix résultant de l'emploi, ordonné par l'inspecteur des travaux, de la pierre du Colombier dans certaines parties de la construction ; 2° les intérêts à partir du 17 mai 1869, jour de la prise de possession du collége, et les intérêts des intérêts à partir du 9 juin 1870, jour où la demande en a été faite ; 3° condamner la ville de Bergerac aux dépens ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et l'article 1154 du Code civil ;

Sur le pourvoi de la ville de Bergerac :

En ce qui concerne les travaux approuvés par le conseil municipal dans sa délibération du 26 octobre 1868 :

Considérant que la ville de Bergerac soutient que, dans la délibération précitée, le conseil municipal, tout en approuvant l'exécution des travaux, ne s'est pas engagé à accepter, sans vérification, les prix qui seraient présentés par les sieurs Marionet dans leur décompte définitif; que si, pour permettre au conseil d'apprécier l'importance des modifications proposées, le maire lui a présenté un aperçu approximatif des dépenses, établi d'après les états de situation, il ne résulte ni des termes de la délibération, ni d'aucune autre pièce du dossier, qu'il soit intervenu entre les parties un accord sur les prix ; que, dans ces circonstançes, la ville de Bergerac est fondée à soutenir qne c'est à tort que le conseil de préfecture l'a condamnée à payer de ce chef aux entrepreneurs une

somme de 9.624f,04, et qu'il y a lieu, en présence du désaccord qui existe entre le décompte des entrepreneurs et le règlement de l'architecte, de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra après expertise;

En ce qui concerne les suppléments de prix alloués pour travaux de plâtreries et de fouilles :

Considérant qu'il résulte des délibérations du 27 janvier et du 21 février 1870 que ces suppléments de prix, montant ensemble à la somme de 520f,52 ont été alloués par le conseil municipal pour tenir compte, soit d'erreurs de calcul reconnues, soit de travaux imprévus; que, dès lors, la ville de Bergerac n'est pas fondée à revenir sur les dites délibérations et à soutenir que c'est à tort qu'elle a été condamnée à payer les dits suppléments de prix ;

Sur le pourvoi des sieurs Marionet :

En ce qui concerne la réclamation de 7.500 francs fondée sur la substitution de la pierre du Colombier à la pierre prévue au devis :

Considérant que les sieurs Marionet ne justifient pas, conformément à l'article 16 du cahier des charges de l'entreprise, d'un ordre écrit de l'inspecteur des travaux, et qu'il n'apparaît d'aucune pièce du dossier que cet ordre ait été réellement donné ;

En ce qui concerne les intérêts, et les intérêts des intérêts :

Considérant que, d'après l'article 10 du cahier des charges, les sommes dues aux entrepreneurs doivent porter intérêts à 4 p. 100, à partir du 29 octobre 1869, date de la réception définitive des travaux, qu'il suit de là, qu'à la date du 9 juin 1870, il n'était pas dû aux sieurs Marionet une année entière d'intérêts; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé, par application de l'article 1154 du Code civil, de leur allouer les intérêts des intérêts, à partir de cette date ;

Mais considérant que les sieurs Marionet ont demandé de nouveau les intérêts des intérêts le 26 janvier 1871 ; qu'ils doivent leur être alloués à partir de cette date;

Art. 1er. — Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture de la Dordogne pour, après expertise, être statué ce qu'il appartiendra sur le payement de la somme de 9.624f,04 représentant la différence existant entre les sommes réclamées par les entrepreneurs et les allocations de l'architecte, quant aux travaux approuvés par le conseil municipal de la ville de Bergerac, le 26 octobre 1868.

Art. 2. — Les sommes allouées aux sieurs Marionet porteront intérêt à 4 p. 100, à partir du 29 octobre 1869. Les intérêts des intérêts courront à partir du 26 janvier 1871.

Art. 3. — L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de la Dordogne, du 20 juin 1871, est réformé en ce qu'il a de contraire au présent arrêt.

Art. 4. — Le surplus des conclusions de la ville de Bergerac et des sieurs Marionet est rejeté.

Art. 5. — Les dépens sont compensés entre les parties.

(N° 158)

[20 décembre 1872.]

Travaux publics. — Décompte. — Construction de prisons. — Renchérissement des matériaux et de la main-d'œuvre. — Lieu d'extraction. — Epuisement des carrières voisines. — Payement des à-compte. — Retard. — Travaux supplémentaires utiles. — Ordres verbaux.— Délai pour réclamer.— (Héritiers Vidal c. département de l'Ariége.)— *Application de l'article* 39 *des conditions générales du* 25 *août* 1833 *: l'entrepreneur peut, en cas d'augmentation notable des prix, obtenir la résiliation de son marché, mais non réclamer une allocation supplémentaire. — Aucun lieu d'extraction n'étant désigné par le devis, l'épuisement des sablières voisines de la ville et la nécessité d'exploiter des bancs plus éloignés ne peuvent donner lieu à une indemnité. — Pas d'indemnité pour retard dans le payement des à-compte, qui ne doit être fait qu'au fur et à mesure des fonds disponibles* (art. 34). — *Est déclarée recevable une réclamation relative à des travaux supplémentaires distincts de ceux qui ont fait l'objet d'un autre décompte précédemment accepté par l'entrepreneur* (art. 32).— *Allocation du prix de travaux supplémentaires ordonnés à l'entrepreneur et devant profiter au département au point de vue de la solidité et de la convenance de l'édifice* (*).

(*) A l'occasion du pourvoi qui lui était communiqué, M. le ministre de l'intérieur avait posé, au conseil des bâtiments civils, la question suivante : « Dans quels cas des ordres verbalement donnés par l'architecte peuvent-ils tenir lieu d'ordres écrits et justifier le payement de dépenses faites en vertu de ces ordres ? »

Voici comment M. Baltard, rapporteur, dont les conclusions ont été adoptées par le conseil des bâtiments civils, a traité cette question si souvent débattue devant le Conseil d'État.

« A notre avis, jamais un ordre verbal ne devrait remplacer ni valoir un ordre

Vu la requête présentée pour la dame veuve Vidal, la dame François Cathala, née Vidal, agissant en leur qualité d'héritiers du sieur Jean Vidal, entrepreneurs de travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du conseil de préfecture de l'Ariége, du 20 août 1868, dans la disposition par laquelle il a refusé de leur allouer une indemnité de 44.670f53 à raison des pertes éprouvées par le sieur Vidal dans l'entreprise de la construction des prisons de Foix, par suite : 1° du renchérissement des matériaux et de la main-d'œuvre ; 2° de l'épuisement des sablières de l'Ariége, et 3° des avances de fonds que l'entrepreneur

---

écrit. Si par oubli, par précipitation ou par négligence, cet ordre a été omis, le payement des dépenses qui en sont la suite ne saurait être justifié que par la déclaration de l'architecte certifiant que les travaux ont été faits par son ordre et sous sa responsabilité. Et encore n'est-ce que dans les cas d'urgence que les ordres verbaux s'expliquent, comme par exemple lorsqu'il s'agit de conjurer un péril, tel qu'un éboulement, une invasion d'eau, une chance d'incendie...

« Lorsque se présentent des cas semblables, l'entrepreneur qui veut être garanti contre toute difficulté ultérieure ne doit pas tarder à faire régulariser par écrit l'ordre reçu verbalement.

« L'architecte, qui veut et doit vouloir abriter sa responsabilité, doit se hâter de signer cet ordre. Dans aucun cas, on ne doit marcher sans ordres écrits et sans détails d'exécution signés de l'architecte. Ceux qui le font s'exposent à en subir les conséquences.

« Tel est la règle que malheureusement, en province, on est trop disposé à perdre de vue. On ne peut en accuser que la bonne foi, la négligence, l'ignorance ou l'extrême respect de l'autorité de la part des uns; l'oubli des réglements, certaine ingérence abusive, le défaut de prévoyance, la confusion des attributions de la part des autres. De là, de nombreux litiges et celui qui occupe aujourd'hui le conseil : Ce qu'on rendrait moins fréquent par un rappel à qui de droit des formes et des usages réglementaires en matière de travaux publics. »

Mais après avoir exposé la rigueur du principe, M. Baltard reconnaissait qu'il y avait lieu, dans l'espèce, d'y apporter un certain tempérament.

« Il est plus que probable, disait-il, il est évident même que l'entrepreneur n'a pu prendre sur lui de substituer la pierre au moellon pour les pilastres de la porte d'entrée, pour les angles des murs et sur d'autres points, d'ajouter une révolution d'escalier en plus pour desservir l'étage des combles, de mettre des stylobates, des plinthes et des cymaises dans des pièces et dans des escaliers qui, d'après le devis, n'en devaient point avoir : il a dû recevoir des ordres verbaux. Mais par qui ces ordres ont-ils été donnés? C'est ce qu'il est difficile de préciser. Cependant de l'étude des pièces et des renseignements recueillis, il paraît résulter que l'entrepreneur a reçu des ordres, sinon de l'architecte, au moins d'autorités auxquelles il a pu croire ne pas devoir opposer un refus, d'autant plus que les travaux complémentaires ne comprennent rien ou bien peu de chose qui ne soit utile et qui ne profite au département, soit au point de vue de la convenance, soit à celui de la durée et de la conservation de l'édifice. »

aurait dû faire par suite du retard des payements d'à-compte ; ce faisant, et par application du cahier des charges de l'entreprise, leur allouer l'indemnité demandée, avec les intérêts, à partir du 21 décembre 1867, jour où la demande en a été faite devant le conseil de préfecture et condamner le département de l'Ariége aux dépens ;

Vu le mémoire en défense portant recours incident, pour le préfet du département de l'Ariége, agissant au nom et comme représentant du département tendant à ce qu'il plaise au conseil, rejeter le pourvoi et réformer l'arrêté précité du conseil de préfecture de l'Ariége dans la disposition par laquelle il a alloué aux héritiers Vidal une somme de 29.944f,14 pour travaux supplémentaires, le dit recours fondé sur ce que les travaux à raison desquels cette somme a été allouée n'ont fait l'objet d'aucune autorisation, et en outre sur ce que l'entrepreneur, n'ayant formé aucune réclamation dans les dix jours de la présentation du décompte, ne peut être admis, aux termes de l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales, à réclamer après l'expiration de ce délai ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

En ce qui concerne le pourvoi des héritiers Vidal :

Sur le chef de réclamation relatif au renchérissement des matériaux et de la main-d'œuvre :

Considérant que, aux termes de l'article 39 du cahier des clauses et conditions générales du 25 août 1833, auquel renvoie l'article 8 du cahier des charges de l'entreprise, l'entrepreneur peut, en cas d'augmentation notable des prix, obtenir la résiliation de son marché, mais non réclamer une allocation supplémentaire proportionnelle à cette augmentation ; que si, à la date du 30 juillet 1862, le sieur Vidal a demandé une indemnité à raison du renchérissement des matériaux et de la main-d'œuvre, il n'est pas établi qu'il ait jamais demandé la résiliation ; que, dans ces circonstances, les héritiers Vidal ne sont pas fondés à réclamer, de ce chef, une indemnité ;

Sur le chef de réclamation relatif à l'épuisement des sablières de l'Ariége :

Considérant que si, aux termes de l'article 28 du cahier des charges, le sable devait être pris dans l'Ariége, aucun lieu d'extraction n'était spécialement désigné par le devis ; que, dans ces circonstances, le fait que l'épuisement des bancs voisins de la ville de Foix aurait obligé l'entrepreneur à exploiter des bancs plus éloignés ne peut donner lieu à aucune indemnité ;

Sur le chef de réclamation relatif au retard des payements des à-compte :

Considérant que si, aux termes de l'article 34 du cahier des clauses et conditions générales, des payements d'à-compte doivent être faits en raison de l'avancement des travaux, le même article dispose que ces payements ne peuvent être faits qu'au fur et à mesure des fonds disponibles, il ne sera jamais alloué d'indemnité sous aucune dénomination, pour retard de payement pendant l'exécution des travaux; qu'il suit de là que la demande formée de ce chef par les héritiers Vidal n'est pas fondée ;

En ce qui concerne le recours incident du département de l'Ariége :

Considérant que les travaux supplémentaires dont les héritiers Vidal demandaient le prix devant le conseil de préfecture étaient distincts de ceux qui avaient fait l'objet du décompte accepté par le sieur Vidal, le 18 novembre 1864; que, dans ces circonstances, le préfet du département de l'Ariége n'est pas fondé à soutenir que le conseil de préfecture aurait dû rejeter cette demande comme non recevable;

Considérant qu'il est reconnu par l'architecte départemental, dans son rapport du 15 juillet 1866, que les travaux dont s'agit ont été ordonnés à l'entrepreneur; qu'il résulte de l'instruction que ces travaux sont de nature à profiter au département, soit au point de vue de la solidité, soit au point de vue de la convenance de l'édifice ; qu'il suit de là que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation de l'affaire en allouant aux héritiers Vidal le prix des dits travaux. (Requête des héritiers Vidal et recours incident du département rejeté. Dépens compensés.)

(N° 159)

[20 décembre 1872.]

Travaux publics. — Dommages. — Expertise. — Intérêts opposés d'une ville et de l'Etat. — Expert unique. — Désignation d'office. — (Ville de Reims.)— *Un propriétaire riverain de la Vesle se plaint de l'établissement d'un égout collecteur construit par l'Etat, et déversant dans cette rivière les eaux de la ville de Reims : sur l'action en indemnité qu'il dirige à la fois contre la ville et contre*

l'Etat, la ville soutient que l'Etat est seul responsable du dommage. — Le conseil de préfecture n'a pas pu charger d'office un expert de procéder avec celui du demandeur, à défaut d'entente entre la ville et l'Etat, pour la désignation d'un expert commun. Un précédent arrêté avait ordonné une vérification par des experts désignés par les parties en vue de rechercher notamment si le dommage était imputable à la ville ou à l'Etat et dans quelle proportion : la ville, ayant des intérêts opposés à ceux de l'Etat, avait le droit de demander qu'un expert autre que celui nommé par le préfet au nom de l'Etat soit désigné par le maire (Article 56, *loi du* 16 *septembre* 1807).

Suite de l'arrêt du 5 mai 1869 (*Ann.* 1869, p. 827, *Lebrun.*)

Vu la requête présentée pour la ville de Reims, tendant à ce qu'il plaise annuler un arrêté, du 3 mai 1870, par lequel le conseil de préfecture de la Marne a désigné d'office le sieur Brunel pour procéder, en qualité d'expert commun de la ville et de l'État et conjointement avec l'expert désigné par les sieurs Lebrun et Malotet, aux vérifications ordonnées par un précédent arrêté du 23 novembre 1869 ; ce faisant, attendu que cet arrêté du 23 novembre 1869, qui n'a pas été attaqué et qui a acquis l'autorité de la chose jugée avait ordonné que les experts seraient désignés par les parties ; que, dans l'instance engagée par les sieurs Lebrun et Malotet contre la ville et l'État, à l'effet d'obtenir une indemnité à raison des dommages qui résulteraient pour leurs propriétés riveraines de la rivière la Vesle, de l'établissement par l'État d'un égout collecteur qui conduit dans cette rivière, en amont des dites propriétés, les eaux de toute nature, provenant de la ville de Reims, la ville a des intérêts opposés à l'État, par qui elle entend faire supporter toutes les conséquences qui pourraient résulter de la contruction de cet égout, attendu, enfin, qu'aux termes de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, pour les travaux des villes, un des experts doit être désigné par le maire; dire que l'État et la ville ont droit de désigner chacun un expert, donner acte à la ville de la désignation faite par le maire, le 3 mai 1870, du sieur Devideux comme expert de la ville et condamner les parties constestantes aux dépens;

Vu les observations du ministre des travaux publics, tendant au rejet du pourvoi, par le motif que la ville aurait pu se prévaloir de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, si elle avait reconnu que c'était à bon droit que l'action en indemnité était dirigée contre

elle, mais qu'elle ne peut l'invoquer alors qu'elle soutient que la responsabilité des dommages incombe uniquement à l'État, et que, d'ailleurs, le délai donné aux parties par l'arrêté du 23 novembre 1869, pour désigner leurs experts étant expiré depuis longtemps lorsque le conseil de préfecture a pris l'arrêté du 3 mai 1870, il avait pu, sans excéder ses pouvoirs, désigner d'office l'expert de la ville et de l'État;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, et celle du 16 septembre 1807;

Considérant que la demande des sieurs Lebrun et Malotet en payement d'une indemnité à raison des dommages qui résulteraient pour les propriétés qu'ils possèdent sur les bords de la Vesle, de l'établissement d'un égout collecteur construit par l'État et qui déverse dans la rivière, en amont de leurs propriétés, les eaux provenant de la ville de Reims, était dirigée contre l'État et contre la ville; que la ville soutenait que l'État était seul responsable de ces dommages; qu'à la suite du décret rendu au contentieux le 5 mai 1869, qui a renvoyé les sieurs Lebrun et Malotet, l'État et la ville devant le conseil de préfecture de la Marne pour y être statué ce qu'il appartiendra, le conseil de préfecture a, par son arrêté du 23 novembre 1869, ordonné une vérification par des experts désignés par les parties; que, des termes de cet arrêté, il résulte que les experts devaient examiner notamment si les dommages causés étaient imputables à la ville ou à l'État, si, et dans quelle proportion la ville et l'État devaient être déclarés responsables; que, de tout ce qui précède, il résulte que la ville avait des intérêts distincts de ceux de l'État; que, dès lors, elle avait le droit de demander qu'un expert, autre que celui qui doit être nommé par le préfet, au nom de l'État, soit désigné par le maire, conformément aux dispositions de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, et que l'arrêté du 3 mai 1870, par lequel le conseil de préfecture, à défaut d'entente entre elle et l'État, pour la désignation d'un expert commun, a désigné, en cette qualité, le sieur Brunel, soit annulé. (Arrêté du conseil de préfecture de la Marne, du 3 mai 1870, annulé. L'expert désigné par le maire de la ville de Reims procédera aux vérifications prescrites par l'arrêté du 23 novembre 1869, conjointement avec l'expert qui sera désigné au nom de l'État, et avec celui qui sera désigné par les sieurs Lebrun et Malotet. Dépens supportés par l'État.)

(N° 160)

[20 décembre 1872.]

Voirie (grande). — Cours d'eau. — Pêche fluviale. — Réglementation. Droit de propriété. — Excès de pouvoirs. — Recours contentieux. — Compétence judiciaire. — (Sieur Fresneau.) — *Le propriétaire d'une pêcherie dans une rivière n'est pas recevable à déférer au Conseil d'Etat, par application de la loi des* 7-14 *octobre* 1790 *et de l'article* 9 *de la loi du* 24 *mai* 1872, *les dispositions du décret du* 25 *février* 1868, *rendu en vertu des pouvoirs déférés à l'administration par l'article* 26 *de la loi du* 15 *avril* 1829 (*Voir aussi la loi du* 31 *mai* 1865), *pour régler la police de la pêche dans les fleuves, rivières et cours d'eau quelconques.* — (*Recours, pour excès de pouvoirs, fondé sur ce que l'existence et la propriété de la pêcherie seraient établis par des titres antérieurs à* 1566, *et que le décret de* 1868, *sous prétexte de régler l'exercice du droit de pêche, arrivait à le supprimer complétement; que si l'intérêt public exigeait cette suppression, il y aurait lieu à expropriation et à indemnité. Loi de* 1829, *article* 3.) (*). *C'est seulement à l'autorité*

(*) Le sieur Fresneau, propriétaire d'un vannage de moulin sur la Vilaine, prétend avoir le droit d'y pêcher librement sans être soumis aux lois et règlements sur la pêche fluviale. L'administration des ponts et chaussées a soutenu que le sieur Fresneau, quoique propriétaire du vannage, ou ses fermiers n'en étaient pas moins liés par les prescriptions réglementaires édictées dans l'intérêt général. Le sieur Fresneau, persistant dans ses intentions, a fait pêcher la nuit dans son vannage au moyen de vergeaux. Un procès-verbal fut dressé pour contravention aux articles 6 et 13 du décret réglementaire du 25 janvier 1868, et déféré au tribunal correctionnel de Redon, qui sursit à statuer sur la prévention en renvoyant les inculpés devant le tribunal compétent pour faire juger la question de propriété de la pêcherie. M. Fresneau assigne alors l'État devant le tribunal civil de Redon pour se faire reconnaître propriétaire de son vannage de décharge. L'État, sans contester la propriété du vannage, dénia la propriété du droit de pêche, et demanda, subsidiairement que, si ce droit était reconnu, le propriétaire resterait néanmoins soumis aux lois et règlements sur la pêche fluviale. Le tribunal (jugement du 3 août 1870), en déclarant M. Fresneau propriétaire de la pêcherie et du droit d'y pêcher, refusa de statuer sur la question de savoir s'il serait soumis aux dispositions des lois et règlements sur la pêche, et réserva cette question, pour chaque cas particulier, à la juridiction correctionnelle. Ce jugement ne fut pas frappé d'appel, et devint défi-

judiciaire, saisie des contraventions aux dispositions du décret susénoncé, qu'il appartiendrait d'apprécier la légalité de ces dispositions.

Vu la requête présentée pour le sieur Fresneau, tendant à ce

---

nitif à raison des circonstances au milieu desquelles la notification en fut faite (2 décembre 1870).

L'affaire correctionnelle des sieurs Huard, meuniers du sieur Fresneau, revint devant le tribunal de Redon, qui, par jugement du 24 février 1871, les condamna pour avoir pêché la nuit (art. 6, décret 1868), mais les acquitta sur le chef de contravention pour emploi des engins interdits par l'article 13. En appel, la cour de Rennes infirma le jugement, par le motif que le droit de propriété de M. Fresneau, ne saurait faire obstacle à l'exercice du droit de police dans un intérêt public. La Cour de cassation (chambre criminelle, 4 août 1871, Daloz, 71, 1, p. 362) rejeta le pourvoi et déclara que le décret de 1868 avait été pris légalement, que la Cour de Rennes en avait fait une juste application et qu'elle n'avait pas violé l'article 544 du Code civil.

Ce n'est donc qu'après avoir épuisé toutes les juridictions que le sieur Fresneau s'adresse, en désespoir de cause, à la juridiction administrative, pour demander à la section du contentieux de provoquer l'annulation du décret comme entaché d'excès de pouvoirs.

Ce décret a été pris pour l'exécution des prescriptions de la loi de 1829, article 26 : il a été précédé des formalités propres à donner aux intérêts privés toutes les garanties désirables : après avoir été élaborées par une commission spéciale, les questions concernant la réglementation de la pêche ont été soumises aux conseils généraux des départements, et, après cette minutieuse instruction, le décret préparé par l'administration a été renvoyé à l'examen du Conseil d'État. La Cour de Rennes et la Cour de cassation ont reconnu sa parfaite légalité. (Avis de M. le ministre des travaux publics sur le pourvoi.)

Les ingénieurs opposaient au pourvoi une fin de non-recevoir tirée de la tardiveté et résultant de la connaissance acquise, depuis plusieurs années, par le demandeur, du décret de 1868, qui avait été inséré au *Bulletin des lois* le 27 février 1868 (n° 1570), affiché et publié annuellement par le préfet, discuté par M. Fresneau devant les tribunaux de Redon en 1870 : ils invoquaient dans ce sens les arrêts du 1er juillet 1839, Fermy, contre ministre des finances, p. 388, et 9 juin 1849, Carbon, page 335. Ni M. le ministre des travaux publics, ni l'arrêt ci-dessus ne se sont attachés à cette fin de non-recevoir.

Sur la recevabilité du recours au contentieux, pour excès de pouvoirs, le demandeur disait :

« La pêcherie dont il s'agit est établie sur une rivière navigable, en vertu de titres antérieurs à 1566. Or, les droits de ce genre sont présumés dériver d'une concession de la puissance souveraine qui a dû être faite à titre onéreux. L'État doit respecter et garantir ces droits : il ne peut retirer arbitrairement ce qu'il a aliéné et dont il a reçu le prix. L'excès de pouvoir est manifeste. Les décisions de l'autorité judiciaire ne font nullement obstacle à ce que l'annulation soit prononcée par le Conseil d'État. Ce recours est ouvert par l'article 46, titre I, lois des 19-22 juillet 1791 pour les arrêtés de police municipale, et par la loi du 7 octobre 1790 pour tous règlements de police en général. Ces arrêtés sont obligatoires pour l'autorité judiciaire toutes les fois qu'ils ont été

qu'il plaise au Conseil annuler, comme entachées d'excès de pouvoir, plusieurs dispositions du décret du 25 janvier 1868, portant règlement de la pêche fluviale;

Ce faisant, attendu que le requérant possède une pêcherie sur la rivière la Vilaine; que l'existence et la propriété de la dite pê-

---

pris dans le cercle des attributions conférées à l'administration et sur les matières confiées à sa vigilance. Mais il peut arriver que tout en statuant sur ces matières et dans ce cercle, l'administration prenne des dispositions qui dépassent la mesure. Sans donner à son action une extension illégale, elle peut lui donner une intensité excessive et, à ce dernier point de vue, le recours au Conseil d'État est ouvert. (Voir Chambres réunies, Cour de cassation, 24 février 1858, omnibus de Marseille, Sirey, 58, 1, 408.)

« La jurisprudence du Conseil est fixée dans ce sens : il suffit de rappeler l'affaire des omnibus de Fontainebleau (25 février 1864, page 209, Voir les conclusions de M. L'Hôpital, et 7 juin 1865, page 624, Lesbats), dans laquelle on a annulé, pour excès de pouvoir, un arrêté du préfet, que la Cour de cassation, à deux reprises, avait déclaré légalement pris. »

Sur le cumul du recours pour excès de pouvoir avec les moyens de défense à invoquer devant l'autorité judiciaire, Voir *Conférences* de M. Aucoc, tome I, pages 283 et 284.

MM. les ingénieurs écartaient comme inapplicables à l'espèce les précédents cités. L'arrêt des chambres réunies réserve seulement le recours devant l'*administration supérieure*, ce qui n'implique pas nécessairement la recevabilité d'un recours au contentieux, et ce qui paraît plutôt l'exclure. Dans les affaires Lesbats, le Conseil a annulé, pour excès de pouvoir, des arrêtés préfectoraux et ministériels relatifs au service des omnibus de la gare de Fontainebleau, parce que le refus dont se plaignait le sieur Lesbats n'était pas motivé et avait pour objet d'assurer le monopole à un entrepreneur avec lequel la compagnie du chemin de fer avait traité. L'administration avait employé le pouvoir qu'elle tenait de la loi dans un but différent de celui que le législateur avait en vue; il y avait un excès de pouvoir.

MM. les ingénieurs établissaient ensuite la légalité du décret de 1868. Le chef de l'État s'est scrupuleusement maintenu dans les limites que la loi de 1829 lui assignait. En tendant des filets ou engins dans l'intérieur des écluses, barrages, pertuis, vannages, coursiers d'usines, passages ou échelles, on peut prendre tout le poisson existant dans une rivière aux époques où il cherche à descendre par les grands courants. La seule pêche qui ne soit pas désastreuse pour le repeuplement, c'est la pêche à la ligne. Les prescriptions du décret de 1868 l'imposent à tous ceux qui ont des droits de pêche, aussi bien à l'État, en ce qui concerne les rivières navigables, qu'aux propriétaires riverains des rivières non navigables, et aux usiniers de tous cours d'eau qui possèdent des vannages de décharge. Plusieurs milliers d'usiniers en France sont dans la même situation que M. Fresneau, et soumis aux lois et règlements sur la pêche : la reconnaissance par les tribunaux d'un droit de pêche à son profit ne saurait le dispenser de s'y conformer. Les décisions judiciaires qu'il invoque déclarent que son droit est soumis aux restrictions imposées à tous.

L'administration s'est bornée à réglementer les droits de pêche et n'en a annulé aucun. On parle d'une concession à titre onéreux par l'État. Une concession de cette nature ne se présume pas. A la vérité, l'article 41 du titre 27

cherie sont établis par des titres antérieurs à 1566; qu'aux termes du décret susvisé et notamment des §§ 2 et 3 de l'article 13, l'administration a interdit d'accoler aux écluses, barrages, chutes naturelles, pertuis, vannages, coursiers d'usines et échelles à poissons, des nasses, paniers et filets à demeure; de pêcher avec tout autre engin que la ligne flottante tenue à la main dans les endroits ci-dessus désignés, ainsi qu'à une distance moindre de 30 mètres

---

de l'ordonnance de 1669, en déclarant tous fleuves et rivières navigables parties intégrantes du domaine de la Couronne, avait réservé les droits de pêche, moulins, bacs et autres usages que les particuliers pouvaient y avoir acquis par titres et possessions valables. De plus, la disposition de cette ordonnance ne définissant pas les *titres* et *possessions valables*, fut expliquée et complétée par l'édit de 1683, qui déclare qu'ils devront exister avant 1566, époque où a été consacré définitivement le grand principe de l'inaliénabilité du domaine... Les droits de pêche étant des droits féodaux, se trouvent régis par le décret de la Convention, du 6 juillet 1793, qui a décidé que le décret du 25 août 1792 a aboli tous les droits seigneuriaux, tant féodaux que censuels, à moins qu'ils ne soient justifiés avoir pour cause une concession primitive de fonds, laquelle clause ne pourra être établie qu'autant qu'elle se trouvera clairement énoncée dans l'acte primordial d'inféodation, d'accensement ou de bail à cens qui devra être rapporté.

En ce qui concerne les droits de pêche, le décret du 30 juillet 1793 a déclaré qu'ils étaient abolis comme féodaux par les décrets précédents. Un droit de ce genre ne peut donc être établi que par un titre formel et ne peut être censé dériver d'une concession antérieure à 1566 parce qu'il aurait existé avant ladite époque... (Extrait du rapport de M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, Ille-et-Vilaine, du 18 novembre 1871.)

C'est aux tribunaux ordinaires qu'il appartient de reconnaître l'existence de droits de pêche invoqués par un particulier en vertu de titres ou de possession. Voir une décision du tribunal des conflits, 21 juin 1850, Dihinx contre l'État, p. 599, et un arrêt sur conflit du 5 septembre 1836, de Praslin, p. 447 de ce recueil, et coll. Roche-Lebon, t. VI, p. 425; *idem*, de décider si le particulier, qui est autorisé par des titres anciens et par la possession à employer le suc de tithymale pour la pêche d'une fontaine et des ruisseaux qui en découlent, peut continuer à s'en servir. Voir 18 août 1807, Hyjar, coll. Roche-Lebon, t. I[er], p. 95, et les renvois en note.

Mais c'est au conseil de préfecture de statuer sur les contraventions en matière de pêche dans les rivières navigables ou flottables, nonobstant l'exception de propriété que l'on prétendrait fonder sur titres ou possession (30 mai 1821, Caumia de Bailleux, t. I[er] de ce recueil, p. 608, et coll. Roche-Lebon, t. III, p. 72).

Le droit de pêche dans les rivières navigables ou flottables ayant été irrévocablement aboli par la loi du 17 juillet 1793, ne peut être réclamé même en vertu de titres onéreux (11 avril 1810, Leuffroy, coll. Roche-Lebon, t. I[er], p. 217, et les renvois en note; 22 janvier 1823, Hébert, 1823, p. 9 et la note, et coll. Roche-Lebon, t. III, p. 309).

Le droit de pêche dans une bourdigue ou pêcherie établie dans un canal de navigation qui conduit d'un étang à la mer, est au nombre des droits féodaux supprimés sans indemnité. Les concessionnaires ne doivent être indemnisés que

en amont et en aval de ces ouvrages; que cette interdiction appliquée au requérant par l'administration des ponts et chaussées équivaut à la suppression de son droit de pêche, et que s'il est permis à la dite administration de régler l'exercice de ce droit, elle ne saurait être autorisée à le supprimer complétement; que, si l'intérêt public exigeait cette suppression, elle pouvait user du droit d'expropriation et offrir une indemnité; annuler le dit décret pour excès de pouvoir, dans celles des dispositions qui concernent le requérant;

Vu les observations du ministre des travaux publics tendant au rejet du pourvoi, par le motif que les dispositions attaquées ont été prises légalement et en exécution des prescriptions de l'article 26 de la loi de 1829;

Vu la loi des 6-14 octobre 1790;

Vu la loi du 15 avril 1829 et la loi du 31 mai 1865;

Vu la loi du 24 mai 1872;

Considérant que le décret du 25 février 1868 a été rendu en vertu des pouvoirs délégués à l'administration par l'article 26 de la loi du 15 avril 1829 et pour régler la police de la pêche, dans les fleuves, rivières et cours d'eau quelconques; qu'un acte de cette nature n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'État par application des dispositions de la loi des 7-14 octobre 1790 et de l'article 9 de la lôi du 24 mai 1872;

Considérant d'ailleurs que c'est devant l'autorité judiciaire chargée de connaître des contraventions aux dispositions édictées par le décret susvisé qu'il appartenait au sieur Fresneau de soutenir que ces dispositions étaient entachées d'illégalité, et qu'il résulte des pièces produites, qu'à l'occasion des poursuites dirigées contre

---

pour les bâtiments et agrès dont l'État s'est emparé (30 juillet 1817, de Boudard, coll. Roche-Lebon, t. II, p. 256).

On ne peut déférer au Conseil d'État, par la voie contentieuse, l'ordonnance réglementaire du 10 juillet 1835 rendue en exécution de la loi du 15 avril 1829 (art. 3) sur la pêche fluviale. Mais cette ordonnance ne met pas obstacle à ce qu'un particulier fasse valoir devant les tribunaux ses droits à la pêche (20 juin 1816, Boussairolles, coll. Roche-Lebon, t. II, p. 75).

La décision ministérielle qui refuse une indemnité à raison de la diminution du poisson dans une pêcherie, par suite de la construction d'un canal, n'empêche pas le propriétaire de se pourvoir devant qui de droit (20 mars 1838, de Galiffet, 1838, p. 179, et coll. Roche-Lebon, t. VII, p. 61).

La décision ministérielle qui décide qu'un étang situé sur le bord de la mer fait partie du domaine public et que le droit de pêche prétendu dans cet étang en vertu d'anciens titres, est supprimé, n'empêche pas le recours aux tribunaux (20 juin 1816, Boussairolles, *suprà*).

(Extrait du Recueil de M. Hallays-Dabot.)

le requérant pour contravention aux prescriptions du décret précité, il a été reconnu par la cour de Rennes et par la cour de cassation que ce décret avait été légalement pris. (Rejet.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre civile.)

(N° 161)

[4 août 1873.]

Tutelle. — Actions de chemins de fer. — Titres nominatifs. — Conversion en titres au porteur. — Droit du tuteur. — (Sieur Rabeau.) — *Le tuteur peut, sans l'autorisation du conseil de famille, requérir la conversion en titres au porteur d'actions ou d'obligations d'une compagnie de chemin de fer inscrites au nom du mineur dans un ou plusieurs certificats nominatifs.*

NOTICE.

Anatole et Gaston Rabeau, tous deux mineurs et placés sous la tutelle de leur mère, étaient propriétaires par indivis d'un certain nombre d'actions et d'obligations des compagnies des chemins de fer de l'Est et du Nord. Ces valeurs industrielles étaient inscrites en leur nom, avec mention de leur état de minorité.

Anatole, étant devenu majeur, a désiré réaliser la part qui lui revenait dans les susdites valeurs, et, de concert avec sa mère, restée tutrice de Gaston, il a fait les démarches nécessaires pour obtenir la conversion des dits certificats nominatifs en titres au porteur.

Les compagnies ont résisté. En tant qu'Anatole prétendait agir séparément de son frère, elles ont soutenu qu'il devait produire un acte de partage, constatant son droit à la propriété exclusive des actions ou obligations qu'il réclamait. En tant que la conversion était réclamée conjointement par les deux frères, elles ont prétendu que la veuve Rabeau, tutrice de son fils mineur, ne pouvait requérir la conversion dont il s'agit, sans y être autorisée par

le conseil de famille du dit mineur. D'après les compagnies, la conversion de titres nominatifs en titres au porteur constitue, *lato sensu*, une aliénation, et le tuteur ne peut procéder à l'aliénation des meubles incorporels du mineur sans une autorisation du conseil de famille.

Un procès s'étant engagé entre les parties, le système des deux compagnies a été condamné, tant par le tribunal civil de la Seine que par la cour d'appel de Paris. La compagnie du chemin de fer du Nord a seule formé un pourvoi contre l'arrêt de cette cour.

Son seul moyen de cassation reposant snr la violation des articles 450, 452, 465 et 466 du Code civil, ainsi que sur la fausse application de l'article 1er de la loi du 24 mars 1806 et du décret du 25 septembre 1813, en ce que l'arrêt attaqué décidait que le tuteur peut, sans l'autorisation du conseil de famille, réclamer la conversion de titres nominatifs en titres au porteur.

ARRÊT.

La Cour,

Attendu que, d'après l'article 8 de la loi du 23 juin 1857, dans les sociétés qui admettent le titre au porteur, tout propriétaire d'actions ou d'obligations a toujours la faculté de convertir ses titres au porteur en titres nominatifs et réciproquement;

Attendu que l'une de ces conversions n'implique pas plus que l'autre l'aliénation du droit de l'actionnaire ou de l'obligataire; qu'après comme avant, ce droit demeure intact entre ses mains tant qu'il n'en peut disposer que par un acte distinct de la conversion ;

Attendu que vainement on oppose les dangers que la conversion en titres au porteur peut faire courir au patrimoine incorporel du mineur, en en facilitant l'aliénation frauduleuse;

Attendu, en effet, que, aucune loi n'imposant au tuteur l'obligation de consulter le conseil de famille avant d'aliéner les meubles incorporels du mineur autres que les rentes sur l'État et les actions de la Banque de France, on comprend que la loi n'ait pas exigé pour la conversion plus de garanties qu'elle n'en a établi pour l'aliénation ;

Qu'il s'ensuit que l'arrêt attaqué, loin de violer l'article 450 du Code civil, l'a justement appliqué, et qu'il n'a pas violé davantage les autres lois invoquées par le pourvoi;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 162)

[5 août 1873.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Locataire. — Droit d'intervention. — Contestation. — Indemnité hypothétique. — Renvoi du fond au tribunal compétent. — (Sieur Besnard.) — *Le locataire dont le nom a été dénoncé à l'expropriant, dans le délai légal, a le droit d'intervenir devant le jury et d'y faire valoir ses prétentions, encore bien qu'il n'ait reçu ni offres réelles ni citation, et que son droit à une indemnité soit contesté sous le prétexte que son bail aurait été résilié de plein droit par un incendie qui aurait totalement détruit les bâtiments loués avant le jugement d'expropriation. Le magistrat directeur doit alors, au lieu de rejeter l'intervention, faire régler une indemnité simplement hypothétique par le jury, et renvoyer le fond de la contestation au tribunal compétent pour en connaître.*

NOTICE.

Suivant bail authentique du 10 février 1865, les consorts Pelletier ont loué pour quinze années, à partir du 1er octobre 1865, moyennant un loyer annuel de 4.000 francs, au sieur Besnard, une portion du rez-de-chaussée et de l'entre-sol d'une maison située à Paris, rue de la Folie-Méricourt, n° 115.

En mai 1871, cette maison fut incendiée par les insurgés de la Commune.

Le 2 octobre 1872, la ville de Paris fit prononcer, contre les consorts Pelletier, l'expropriation, pour cause d'utilité publique, de l'immeuble dont il s'agit.

Le 9 du même mois, elle les mit en demeure de faire connaître les noms des locataires.

En réponse à cette sommation, les consorts Pelletier, par exploit du 17 du dit mois d'octobre, signifièrent à la ville de Paris la liste de leurs locataires, dans laquelle ils ont compris le sieur Besnard, tout en se réservant de soutenir que les baux, existant au moment de l'incendie, avaient été résiliés par le fait de la destruction totale des constructions. Ils contre-dénoncèrent cette signification au sieur Besnard, « pour (est-il dit dans l'exploit) obéir, malgré les circonstances spéciales, à l'article 21 de la loi du 9 mai 1841, et afin

que le susnommé puisse se pourvoir, s'il le juge convenable, ainsi qu'il avisera. »

Le jury, chargé de régler les indemnités, se réunit le 16 décembre 1872. La ville de Paris n'avait intimé que les consorts Pelletier. Mais le sieur Besnard se présenta avec plusieurs locataires, et demanda à être reçu intervenant pour faire régler par les jurés l'indemnité qu'il prétendait lui être due comme locataire de l'immeuble exproprié.

La ville de Paris combattit cette intervention, en soutenant que le bail de Besnard avait été résilié par l'incendie des bâtiments loués, et qu'au surplus le jury, n'ayant été saisi, par les significations à lui faites et par le tableau des offres et demandes, que du règlement de l'indemnité due aux propriétaires de l'immeuble, n'avait pas à connaître de la réclamation de prétendus locataires qui avaient déjà quitté forcément les lieux loués.

Par une ordonnance en date du 16 décembre 1872, le magistrat directeur du jury déclara qu'il n'y avait pas lieu d'admettre l'intervention, et renvoya les parties à se pourvoir ainsi qu'elles aviseraient.

30 décembre 1872, pourvoi du sieur Besnard. Il se fonde sur un moyen unique, ainsi formulé : « Violation des articles 23, 24, 28, 31, 37, 38, 39 de la loi du 3 mai 1841 ; — Excès de pouvoir. »

ARRÊT.

La Cour,

Vu les articles 31 et 39, § 4, de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que, pour écarter l'intervention du demandeur devant le jury d'expropriation, le magistrat directeur s'est fondé, d'abord, sur ce que le bail de l'intervenant pouvait avoir été résilié par l'incendie qui, avant le jugement d'expropriation, aurait entièrement détruit les lieux loués, et, en outre, sur ce que le demandeur ne figurait, comme locataire de l'immeuble exproprié, ni dans le tableau des offres, ni dans la citation;

Mais attendu, d'une part, que les parties étaient en désaccord tant sur l'étendue des dégâts matériels causés par l'incendie dont il s'agit que sur les conséquences juridiques qui en devaient résulter au sujet du maintien ou de la résiliation du bail;

Que ce désaccord avait même donné lieu, entre le locateur, propriétaire de l'immeuble exproprié, et l'intervenant, locataire, à un procès qui avait été porté et qui est encore pendant devant le tribunal civil de la Seine, seul compétent pour en connaître ;

Qu'il constituait une contestation portant sur la véritable qualité et sur le fond du droit de l'intervenant;

Attendu, d'autre part, que les propriétaires de l'immeuble exproprié, tout en se réservant le droit de soutenir que l'incendie avait anéanti les baux, ont néanmoins notifié à la partie expropriante, dans le délai légal, la liste des locataires du dit immeuble, sur laquelle ils ont porté le demandeur, Besnard;

Qu'il en résulte que celui-ci, nonobstant le défaut d'offres réelles et de citation de la part de la ville de Paris, avait bien qualité pour intervenir devant le jury et pour y faire valoir ses prétentions, sauf, en cas de contestation sur son droit à l'indemnité, à renvoyer le jugement du fond aux juges compétents, et à faire fixer par le jury une indemnité simplement hypothétique;

D'où il suit qu'en déclarant l'intervention du demandeur non recevable, la décision attaquée a faussement appliqué l'article 44 de la loi du 3 mai 1841, et formellement violé les articles 31 et 39 de la même loi :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 163)

[11 août 1873.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jugement d'expropriation. — Notification irrégulière. — Ratification. — Pourvoi. — Non-recevabilité. — Droit de récusation. — Nécessité d'en avertir l'exproprié. — Nullité de la décision du jury. — (Sieur Duroulet.) — *La partie expropriée qui a laissé expirer le délai de trois jours de la notification accordée par la loi pour se pourvoir en cassation contre le jugement qui prononce l'expropriation, et qui ne s'est pourvu qu'après la décision du jury, ne peut prétendre que la notification, étant nulle, n'avait point fait courir les délais du pourvoi, si elle a pris part aux opérations du jury touchant le règlement de l'indemnité, encore bien qu'elle aurait fait des réserves de se pourvoir contre toute procédure qui serait contraire à la loi; ces réserves, faites d'ailleurs après que l'exproprié avait pris part à la constitution du jury, sont conçues dans des termes trop vagues pour qu'elles puissent, en l'absence de toute indication, s'appliquer au pourvoi contre le jugement d'expropriation. — Le directeur du*

jury doit, à peine de nullité, avertir les parties de leur droit d'exercer deux récusations péremptoires; la décision du jury doit être cassée si le procès-verbal ne mentionne pas l'accomplissement de cette formalité.

NOTICE.

Une décision du jury d'expropriation de l'arrondissemsnt de Nontron, du 21 avril 1873, a fixé à 6.000 francs l'indemnité due au sieur Duroulet, pour expropriation de deux parcelles portant les nos 512 et 511, nécessaires à l'agrandissement d'une place de Piégut-Pluviers.

Duroulet s'est pourvu en cassation, d'abord contre le jugement d'expropriation en date du 13 décembre 1872, par le motif qu'il n'avait pas été prononcé publiquement: violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 et 14 de celle du 3 mai 1841.

Il s'est également pourvu contre la décision du jury et l'ordonnance du magistrat directeur, par divers motifs, et notamment parce que, encore bien que le procès-verbal exprimât que l'administration avait exercé une récusation, il n'y était pas mentionné que le magistrat directeur eût donné aux parties l'avertissement qu'elles pouvaient exercer chacune deux récusations péremptoires: violation du § 2 de l'article 34 de la loi du 3 mai 1841.

La commune de Piégut, défenderesse en cassation, a repoussé le pourvoi, en ce qu'il touchait au jugement d'expropriation par une fin de non-recevoir tirée de sa tardiveté; ce jugement, ayant été signifié le 9 janvier 1873, aurait dû être suivi d'un pourvoi dans les trois jours de la notification, et c'est seulement le 3 mai 1873 que le pourvoi a été formé.

Le demandeur opposait à cette fin de non-recevoir que la signification étant irrégulière et nulle, ce qui n'était pas contesté, n'avait point fait courir les délais du pourvoi.

Mais, expliquait la défense, Duroulet avait pris part aux opérations du jury, conclu au fond. Il avait sans doute fait des réserves de se pourvoir contre toute procédure qui ne serait pas conforme à la loi; mais des termes aussi vagues n'avaient pu conserver le droit du demandeur, alors surtout que les réserves avaient été précédées de sa participation à la constitution du jury.

La défense reproduisait le moyen tiré du défaut de mention au procès-verbal de l'avertissement donné aux parties pour l'exercice du droit de récusation, en disant que la preuve de l'accomplissement de cette formalité, que la loi ne prescrit pas d'ailleurs à

peine de nullité, résultait de l'ensemble du procès-verbal et surtout de la mention que l'administration avait exercé une récusation. Cette argumentation n'a point prévalu contre la jurisprudsnce de la cour, attestée par les arrêts des 25 août 1858 et 29 juin 1869.

ARRÊT.

La Cour,

Sur la recevabilité du pourvoi formé contre le jugement du 13 décembre 1872 :

Attendu que ce pourvoi devait, aux termes de l'article 20 de la loi du 3 mai 1841, être déclarée dans les trois jours de la notification du jugement, faite à Duroulet le 9 janvier 1873; qu'il n'a été formé que le 3 mai suivant;

Qu'en vain le demandeur soutient que la notification à lui faite était irrégulière et n'avait pu faire courir les délais du pourvoi;

Qu'en effet, par son concours aux actes de la procédure en règlement d'indemnité, Duroulet a participé à l'exécution du jugement attaqué, et renoncé par là même à se pourvoir en cassation contre ce jugement;

Que, s'il a fait insérer dans le procès-verbal des réserves de se pourvoir « contre toute procédure qui ne serait pas conforme à la loi, » ces réserves, exprimées dans des termes vagues et sans précision, ne pouvaient, alors surtout qu'elles étaient faites après que Duroulet avait déjà pris part à la constitution du jury, s'appliquer à un pourvoi qu'il aurait eu l'intention de former contre le jugement d'expropriation dont il connaissait les vices, et qui n'y est pas même mentionné;

D'où il suit que le pourvoi n'est pas recevable en tant qu'il s'applique au jugement du 13 décembre 1872 ;

Déclare ledit pourvoi non recevable en cette partie;

Mais en ce qui concerne le pourvoi contre la décision du jury et l'ordonnance du magistrat directeur du jury;

Sur le premier moyen, tiré de la violation du § 2 de l'article 34 de la loi du 3 mai 1841 :

Vu ledit article 34, § 2;

Attendu, en fait, que le procès-verbal ne fait pas connaître si les parties ont été averties par le magistrat directeur du jury du droit qui leur appartenait respectivement d'exercer deux récusations péremptoires;

Attendu, en droit, qu'il est du devoir du magistrat directeur de donner cet avertissement aux parties; qu'il intéresse le droit de la défense; qu'en effet, il est nécessaire que les parties soient

officiellement prévenues, et du moment où elles sont tenues de faire leur récusation, et de la mesure dans laquelle elles peuvent exercer ce droit;

Que l'accomplissement de cette formalité substantielle doit être constaté au procès-verbal des opérations du jury;

Attendu qu'il n'a pas été satisfait à cette prescription de la loi;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi,

Casse, etc.

(N° 164)

[20 août 1873.]

Compagnie de chemin de fer. — Droits de magasinage. — Non-enlèvement de marchandises dans les délais réglementaires. — Force majeure. — Cassation. — (Compagnie du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre Duchemin.) — *Aux termes de l'article* 16 *des conditions d'application de ses tarifs généraux, la compagnie du chemin de Lyon perçoit un droit de magasinage lorsque des marchandises expédiées en gare n'en ont pas été enlevées dans les délais réglementaires, pour quelque cause que ce soit. C'est donc à tort qu'un jugement, sous le prétexte qu'un cas de force majeure, dont il ne relève d'ailleurs aucune preuve, aurait empêché l'enlèvement des marchandises, a décidé que les droits de magasinage n'étaient pas dus à la compagnie.*

NOTICE.

Le 28 août 1870, Biron, négociant à Grenoble, remit à la compagnie de Lyon vingt et un blocs de pierre, pesant ensemble 8.395 kilogrammes, avec ordre de les transporter à Paris, en gare de Bercy, et de les livrer à Duchemin, négociant à la Villette, indiqué par l'expéditeur comme destinataire, chargé d'en prendre livraison à la dite gare, et de les réexpédier à Julienne frères, à Rouen, destinataires définitifs. Après l'arrivée de ces colis à Bercy, la compagnie de Lyon adressa successivement à Duchemin, les 8 et 16 septembre 1870, deux lettres par lesquelles elle le mettait en demeure de venir prendre livraison. Cet avis resta sans effet, et les marchandises furent laissées à la gare de Bercy pendant toute la durée de l'investissement de Paris. En février 1871 seulement, elles

furent expédiées aux destinataires définitifs à Rouen, par le chemin de fer de l'Ouest, sur l'ordre de l'expéditeur Biron.

Les colis étant arrivés à Rouen, la compagnie de l'Ouest donna avis aux frères Julienne qu'elle les tenait à leur disposition contre payement des frais de transport et des droits de magasinage réclamés par la compagnie de Lyon, les dits droits s'élevant à la somme de 844f,20. Refus de ces derniers de payer ces droits; par suite un procès s'engagea devant le tribunal de commerce de Rouen, qui décida que la force majeure résultant de l'investissement de Paris, ayant seule empêché l'enlèvement des colis de la gare de Bercy dans le délai réglementaire, les droits de magasinage n'étaient pas dus.

La compagnie de Lyon s'est pourvue en cassation de cette décision, pour violation de l'article 101 du Code de commerce, de l'article 5 de son cahier des charges, et de l'article 16 des conditions d'application des tarifs généraux, article aux termes duquel il est dû un droit de magasinage pour les marchandises adressées en gare, et qui ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par la compagnie au destinaire.

ARRÊT.

La Cour,

Vu les articles 51 du cahier des charges de la compagnie demanderesse et 16 des conditions d'application des tarifs généraux;

Vu aussi l'article 101 du Code de commerce;

Attendu qu'il est constant, en fait, que les marchandises dont il s'agit au procès ont été remises à la compagnie de Lyon par Biron, négociant à Grenoble, avec ordre de les transporter à Paris en gare de Bercy, et de les livrer à Duchemin, négociant à la Villette, indiqué par l'expéditeur comme destinataire chargé d'en prendre livraison en la dite gare et de les réexpédier à Julienne frères, à Rouen,; qu'après l'arrivée des colis à Bercy, la compagnie de Lyon adressa successivement à Duchemin, les 8 et 16 septembre 1870, deux lettres par lesquelles elle le mettait en demeure de venir retirer les colis; mais que celui-ci ne se présenta pas, et ne fit aucune diligence pour opérer ce retrait, par suite de quoi les dits colis restèrent en gare jusqu'en février 1871, époque à laquelle cessa l'investissement de Paris;

Attendu qu'en cet état des faits la compagnie de Lyon, qui avait satisfait à toutes les obligations que lui imposait le contrat de transport, était fondée, aux termes de l'article 16 des conditions

d'application de ses tarifs généraux, à réclamer aux frères Julienne, destinataires définitifs et propriétaires des choses transportées, des droits de magasinage pour tout le temps pendant lequel elles ont été laissées à la gare de Bercy, ces droits étant dus, lorsque, pour quelque cause que ce soit, les marchandises n'ont point été enlevées de la gare d'arrivée dans les délais réglementaires ;

Qu'il suit de là qu'en décidant, sous le prétexte d'une force majeure qui aurait empêché l'enlèvement des colis, empêchement dont il n'est d'ailleurs relevé aucune preuve dans le jugement attaqué, que les droits de magasinage n'étaient pas dus à la compagnie demanderesse, le dit jugement a violé les dispositions de loi ci-dessus visées :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 165)

[20 août 1873.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité en nature. — Cassation. — (Sieurs Thibaut contre la compagnie du chemin de fer des Charentes.) — *Les indemnités d'expropriation pour cause d'utilité publique doivent consister en une somme d'argent; si, par exception, il est permis au jury de comprendre dans les éléments d'indemnité des travaux ou autres avantages en nature, c'est dans le cas seulement où les parties sont formellement d'accord pour les offrir et les accepter.*

NOTICE.

Par jugement du 29 juin 1872, le tribunal de Limoges a prononcé l'expropriation pour cause d'utilité publique de terrains nécessaires à l'exécution des travaux du chemin de fer d'Angoulême à Limoges, sur le territoire de la commune d'Isle.

La compagnie du chemin de fer des Charentes, poursuivant l'expropriation, a offert aux frères Thibaut la somme de 26.598f,90 pour indemnité de dépossession de diverses parcelles contenant ensemble 4 hectares 30 ares 53 centiares.

Le 12 février 1873, les parties se sont présentées.

A l'audience du 14 février, la compagnie des Charentes a déposé des conclusions dans lesquelles elle déclarait que l'emprise totale,

constatée par mesure contradictoire, était de 4 hectares 33 ares 2 centiares; qu'à la demande des expropriés l'emprise dans le pré n° 69 du plan parcellaire était diminuée de 6 ares 97 centiares; que la compagnie, rectifiant son offre, la fixait à une indemnité totale de 25.500 francs.

De plus, elle demandait acte de l'engagement qu'elle prenait :

1° D'établir des moyens d'irrigation sur huit points désignés;

2° De laisser en dehors de l'emprise la pêcherie avec un espace convenable pour circuler autour;

3° D'exécuter le décapement des crêtes d'une tranchée, en laissant aux expropriés les talus de décapement;

4° De maintenir un passage inférieur de 1 mètre de largeur sur 2 mètres de hauteur sous clef, en remplacement de l'aqueduc prévu;

5° De modifier deux autres passages;

6° Enfin de ce que la compagnie, sur la demande des expropriés, consentait à abandonner les arbres et matériaux.

A la même audience, les frères Thibaut déposent des conclusions :

« Il plaira à MM. les jurés, conformément au tableau détaillé ci-joint,

« Allouer à MM. Thibaut, pour indemnités de toute nature, à raison de l'expropriation dont ils sont l'objet, la somme de 104.700 fr., sous toutes réserves. »

Après avoir entendu les explications des parties, le jury a rendu une décision par laquelle l'indemnité allouée à MM. Thibaut est fixée à 45.000 francs. Arbres réservés à l'exproprié.

La décision a été déclarée exécutoire par ordonnance du magistrat directeur.

Le pourvoi des frères Thibaut repose sur deux moyens :

1° Violation des articles 23, 24, 37 et 42 de la loi du 3 mai 1841, en ce que l'expropriant a fait aux expropriés des offres supplétives, le jour même de l'audience, sans observer le délai de quinzaine exigé par la loi (entre les offres de l'expropriant de la citation devant le jury).

2° Violation de l'article 38 de la même loi, en ce que l'indemnité n'a pas été seulement fixée en argent.

ARRÊT.

La Cour,

Sur le deuxième moyen du pourvoi :

Vu l'article 38 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'en règle générale l'indemnité d'expropriation doit consister en une somme d'argent; que si, par exception, il est permis au jury de comprendre dans les éléments d'indemnité des travaux ou autres avantages en nature, c'est dans le cas seulement où les parties sont formellement d'accord pour les offrir et les accepter;

Attendu que, par des conclusions posées à l'audience du 14 février 1873, la compagnie des Charentes a offert, comme indemnité d'expropriation, aux frères Thibaut, une somme de 25.500 francs; qu'elle a, en outre, demandé acte de ce qu'elle s'engageait à exécuter certains travaux, à maintenir une pêcherie et en assurer l'accès, enfin à abandonner aux expropriés les arbres et matériaux se trouvant sur les terrains expropriés;

Attendu que, par des conclusions posées en réponse à celles de la compagnie, les frères Thibaut se sont bornés à demander, pour indemnités de toute nature, une somme de 104.700 francs; qu'ils n'ont ni expressément ni implicitement accepté l'offre de travaux ou autres avantages en sus d'une allocation pécuniaire;

D'où il suit que la décision dénoncée, en allouant aux frères Thibaut une somme d'argent, les arbres réservés à l'exproprié, a violé la disposition de loi ci-dessus visée;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur le premier moyen du pourvoi,

Casse, etc.

(N° 166)

[25 août 1873.]

Compagnie de chemin de fer. — Marchandises avariées. — Réception et payement. — Action postérieure. — Non-recevabilité. — (Compagnie du chemin de fer de l'Ouest contre le sieur Hémery.) — *Le destinataire qui reçoit des marchandises avariées et paye le prix du transport sans formuler aucunes réserves, et qui n'en a pas été empêché, soit par un cas de force majeure, soit par le fait de la compagnie, est non recevable à actionner celle-ci en dommages-intérêts.*

NOTICE.

Le 17 juin 1871, Juhel, fabricant de serrurerie à Tinchebray, a

déposé à la gare de Monsecret-Tinchebray un colis contenant des objets de serrurerie, pour être expédié par petite vitesse à Hémery, négociant à Bonneval, en gare de Chartres, avec cette mention : *Faire suivre.*

Le colis est arrivé en gare de Chartres le 7 juillet. La compagnie de l'Ouest l'a remis le 13 juillet à Meray, messager de Chartres à Bonneval.

Meray a payé le prix du transport à la compagnie de l'Ouest, a conduit le colis à Bonneval et l'a livré à Hémery le 14 juillet.

Le 17 juillet, Hémery a assigné la compagnie de l'Ouest devant le tribunal de commerce de Chartres.

Il allègue, dans son assignation, qu'au moment où le colis lui a été remis, le 14 juillet, par le messager Meray, après un grand retard, il s'est aperçu que les marchandises avaient subi des avaries; qu'il l'a soumis immédiatement à l'examen de deux négociants en serrurerie; qu'il a été constaté par cette expertise amiable et verbale :

1° Que la paille recouvrant le colis était sèche à la superficie, mais que celle du dessous était moisie et en partie pourrie:

2° Que les gros papiers servant d'enveloppe aux marchandises étaient mouillés; que beaucoup de ces papiers étaient même pourris et restaient collés et adhérents aux objets enveloppés;

3° Que ces objets étaient rouillés; qu'enfin la marchandise était inacceptable par le destinataire;

Que le messager Meray, appelé à cet examen, a reconnu la vérité de ces constatations;

Que la mouille n'a pu avoir lieu dans le trajet de Chartres à Bonneval.

Hémery a demandé que la compagnie de l'Ouest fût condamnée à lui payer 237f,45, valeur de la marchandise avariée;

A lui rembourser le prix de transport acquitté;

Enfin à lui payer 60 francs à titre de dommages-intérêts.

La compagnie de l'Ouest, par ses conclusions, a répondu :

1° Le 13 juillet, le messager Meray a pris livraison pour le compte d'Hémery, dont il était le mandataire verbal, quant à ce; il n'a fait ni protestation ni réserve; il a acquitté le prix de voiture; en droit, cette réception et ce payement éteignent toute action contre la compagnie de l'Ouest, voiturier. La loi ne distingue pas entre les avaries apparentes ou occultes, entre la réception faite au domicile du voiturier et celle faite au domicile du destinataire.

2° Hémery, dans son assignation, parle du grand retard de la livraison.

Il n'a pas pris, il est vrai, de conclusions spéciales à cet égard; mais la compagnie croit devoir rappeler l'arrêté ministériel du 11 avril 1871, qui a suspendu jusqu'à nouvel ordre l'application de l'arrêté du 12 juin 1866, relatif aux délais de transport et livraison des marchandises expédiées à grande ou petite vitesse.

11 novembre 1871, jugement.

En ce qui concerne la fin de non-recevoir tirée de l'article 105 du Code de commerce, opposée par la compagnie :

Attendu, en droit, que, si l'article 105 déclare éteinte toute action contre la compagnie, voiturier, après la réception des objets transportés et le payement du prix de transport, cette fin de non-recevoir ne peut évidemment s'appliquer qu'aux avaries extérieures apparentes, à des livraisons incomplètes, etc., à défaut desquelles le payement du prix de transport est fait de bonne foi par le destinataire, le voiturier étant présumé avoir fidèlement rempli son obligation;

Que cette fin de non-recevoir doit nécessairement, en ce qui concerne les avaries intérieures, être subordonnée aux circonstances de fait, et ne saurait s'appliquer au cas où, comme dans l'espèce, il s'agit d'une avarie tout intérieure, impossible à reconnaître immédiatement, difficile à soupçonner, et où il y a cependant un fait personnel imputable au voiturier;

Que l'interprétation contraire aurait pour résultat d'affranchir la compagnie du droit commun, qui veut que chacun soit responsable du dommage causé par son fait (ce que le législateur n'eût pas manqué d'exprimer d'une manière nette et précise si telle eût été son intention), et de créer, dans l'application, des difficultés insurmontables, en mettant les distinataires dans l'obligation de vérifier, avant payement, tous les colis qu'ils recevraient, ce qui, eu égard à la quantité de colis transportés et à la célérité que demandent les affaires commerciales, serait matériellement impossible, tant pour les destinataires que pour la compagnie, dont le personnel serait évidemment insuffisant pour assister à toutes ces réceptions et vérifications, soit à domicile, soit dans les gares ; d'où il suit que l'interprétation faite par la compagnie de l'article 105 aurait pour résultat, par la force des choses, d'entraver les affaires commerciales, d'affranchir la compagnie du droit commun, d'encourager la négligence de ses employés, de lui permettre, pourvu que l'extérieur des colis ne présentât aucune trace d'avarie, de s'affranchir de toute responsabilité relativement à des marchandises;

Attendu que les documents de la cause établissent que Meray, messager à Bonneval, doit être considéré, non comme le mandataire de Hémery (ainsi que le prétend la compagnie), mais bien comme le véritable mandataire de la compagnie, qui avait reçu le colis en gare de Chartres avec ordre de faire suivre; que, du reste, la position de Meray, dans l'espèce, importe peu, puisque Hémery lui a payé le prix de transport du colis;

Attendu que si, par l'arrêté du 11 avril 1871, la compagnie se trouve avoir en quelque sorte le droit de ne livrer les colis que dans le délai qui lui conviendra, cet arrêté n'affranchit pas la compagnie des dispositions de l'article 103 du Code de commerce, qui la rend garante des avaries autres que celles provenant du vice de la chose ou de la force majeure; qu'il ne fait, au contraire, que prolonger le temps pendant lequel elle est tenue d'apporter tous ses soins aux colis qui lui sont confiés et de veiller à leur conservation;

Attendu, en fait, que le panier de ferronnerie remis par Juhel, le 17 juin, à l'adresse de Hémery, n'est parvenu que le 14 juillet, après un très-long retard;

Attendu que ce panier, arrivé en gare de Chartres le 7 juillet, n'a été remis par la compagnie que le 13 juillet à Meray, messager à Bonneval, qui l'a fait parvenir le 14 à Hémery, lequel lui a payé le prix du transport; qu'à l'ouverture de ce panier, Hémery s'étant aperçu que la paille qui le recouvrait, quoique paraissant sèche, exhalait une forte odeur de moisi, à immédiatement fait constater par des experts, en présence de Meray, l'état du panier;

Attendu qu'il résulte du rapport dressé que la paille de dessous était complétement mouillée et même pourrie; que les papiers enveloppant les paquets de serrures et de vrilles étaient mouillés à ce point que toutes les serrures et vrilles étaient totalement rouillées, et les canons des serrures en cuivre couverts d'une couche de vert-de-gris qui rendait ces objets complétement invendables;

Qu'il est vraisemblable que cet accident ne serait pas arrivé si la compagnie eût rendu le colis dans les délais ordinaires, ce qui, en tout cas, eût permis à Hémery de s'apercevoir de l'avarie, ou si la compagnie avait apporté tout le soin nécessaire à sa conservation pendant qu'il était entre ses mains; et que l'arrêté ministériel relatif à la suspension des délais ordinaires pour la livraison des colis a permis à la compagnie de dissimuler l'avarie intérieure, et d'attendre, pour opérer la livraison, que l'avarie ne fût plus visible à l'extérieur; que cela ressort de ce fait que la compagnie, qui avait

reçu en gare de Chartres le panier en litige le 7 juillet, ne l'a remis à Meray, pour faire suivre à Bonneval, que le 13.

Attendu qu'il y a là évidemment une faute, un fait personnel imputable à la compagnie, et dont elle doit être à bon droit déclarée responsable,

Le tribunal déclare mal fondée la fin de non-recevoir invoquée par la compagnie; la condamne à payer à Hémery 80 francs à titre de dommages-intérêts, avec intérêts et dépens.

Pourvoi en cassation de la compagnie de l'Ouest, pour violation des articles 104 et 105 du Code de commerce.

ARRÊT.

La Cour,

Donne défaut contre Hémery, et pour le profit :

Vu l'article 105 du Code de commerce;

Attendu, en fait, que, le 13 juillet 1871, Hémery a reçu, à Bonneval, le colis à lui expédié de Tinchebray par Juhel, et qu'il a payé le prix de la voiture à Meray, messager de Chartres à Bonneval, lequel, suivant la déclaration du jugement dénoncé, agissait comme mandataire de la compagnie de l'Ouest;

Attendu qu'il n'est pas constaté que Hémery ait été empêché, soit par un cas de force majeure, soit par le fait de la compagnie de l'Ouest ou de son mandataire, de vérifier l'état des objets transportés avant de les recevoir et de payer le prix de transport;

Que cette réception et ce payement n'ont été accompagnés d'aucunes réserves; que, suivant les allégations de Hémery lui-même, ce n'est qu'après la réception et le payement du prix de la voiture que les avaries de la marchandise auraient été reconnues;

Attendu que, dans cet état des faits, le jugement dénoncé, en recevant l'action de Hémery contre la compagnie de l'Ouest, a violé l'article 105 du Code de commerce ci-dessus visé;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 167)

[26 août 1873.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Expropriation totale requise par l'exproprié. — Formes. — Conditions. — Délai. — (Sieur Jean-Baptiste Hardivillé.)— *Si, dans le cours d'une instance*

en expoopriation pour cause d'utilité publique, l'exproprié requiert en vertu de l'article 50 *de la loi du* 3 *mai* 1841, *l'acquisition intégrale d'un immeuble dont l'expropriation partielle est seulement poursuivie, l'expropriant est tenu de signifier à l'exproprié de nouvelles offres, assujetties aux mêmes formes, conditions et délais que les offres originaires. — Et cela, quand bien même, dans son acte de réquisition, l'exproprié, prenant les devants, aurait demandé une somme déterminée comme indemnité de la dépossession totale par lui requise.*

NOTICE.

Les motifs de l'arrêt font suffisamment connaître l'objet de la contestation.

ARRÊT.

La Cour,

Donnant défaut contre M. le préfet de l'Eure, et statuant sur le premier moyen du pourvoi ;

Vu les articles 23, 24 et 37 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que l'obligation, imposée à l'expropriant par l'article 23, de notifier à l'exproprié les sommes qu'il lui offre pour indemnité, et de lui laisser, pour délibérer, l'intégralité du délai fixé par l'article 24, n'existe pas seulement pour les offres originaires, mais aussi pour toutes offres nouvelles, portant sur un objet nouveau, qui ont pu devenir nécessaires au cours de l'instance d'expropriation ;

Attendu que cette nécessité de substituer des offres nouvelles aux offres originaires, au moins sous forme alternative et complémentaire, se présente chaque fois que l'exproprié requiert, en vertu de l'article 50, l'acquisition totale de l'immeuble dont l'expropriation partielle était seulement poursuivie, et que, dès lors, ces nouvelles offres, qui portent évidemment sur un objet nouveau, sont assujetties aux conditions prescrites par les articles 23 et 24;

Attendu que, si ces conditions ne sont pas observées, le tableau des offres et demandes que le premier alinéa de l'article 37 ordonne de placer sous les yeux du jury cesse d'être régulièrement dressé ;

Qu'il importe peu que, dans l'acte de réquisition, l'exproprié prenant les devants, ait lui-même demandé une somme déterminée pour prix de l'acquisition totale ; qu'aucun texte n'a introduit d'exception, pour ce cas particulier, aux règles générales sur la validité des offres, et qu'en effet la demande de l'exproprié n'im-

plique point nécessairement qu'il dût rejeter les offres ultérieures qui lui seraient régulièrement faites;

Et attendu, en fait, que Jean-Baptiste Hardivillé ayant, le 7 mai 1873, en réponse aux offres de l'administration du 23 avril précédent, réclamé l'acquisition complète de bâtiments partiellement expropriés, et demandé, pour cette dépossession totale, la somme de 5.908 francs, l'administration ne lui a fait aucune offre nouvelle avant la décision du jury; que le jury a donc nécessairement statué d'après un tableau d'offres et de demandes non conforme aux prescriptions de l'article 37 précité, dont la violation, d'après l'article 42, donne ouverture à cassation;

Sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres moyens du pourvoi:

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 168)

[17 novembre 1873.]

Compagnie de chemin de fer. — Livraison de la marchandise et payement de la lettre de voiture. — Action postérieure. — Non recevabilité. — (Compagnie anonyme des chemins de fer de l'Ouest.) — *L'article* 105 *du Code de commerce, aux termes duquel toute action contre le voiturier se trouve éteinte lorsque la livraison de la marchandise a été suivie du payement de la lettre de voiture, ne distingue pas entre les avaries apparentes et les avaries occultes. En admettant que les parties puissent déroger aux dispositions de loi qui régissent les rapports des voituriers et des destinataires, cette dérogation ne saurait résulter de l'usage ordinairement suivi dans la pratique et ne pourrait s'induire que d'une convention.*

NOTICE.

Les motifs de l'arrêt font suffisamment connaître l'objet de la contestation.

ARRÊT.

La Cour,

Donne défaut contre les défendeurs, non comparants, et statuant sur le pourvoi de la compagnie;

Vu l'article 105 du Code de commerce;

Attendu qu'aux termes de l'article susvisé, toute action contre

le voiturier se trouve éteinte lorsque la livraison de la marchandise a été suivie du payement de la lettre de voiture;

Attendu que, pour refuser à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest le bénéfice de cette exception, le jugement attaqué s'est fondé sur les graves difficultés que rencontrerait le service du camionnage, si le payement du prix de transport était toujours subordonné à la vérification préalable des colis, alors même que rien ne ferait soupçonner des avaries intérieures;

Attendu que la loi ne distingue pas entre les avaries apparentes et les avaries occultes;

Attendu, en second lieu, qu'en admettant que les parties puissent déroger aux dispositions de la loi qui régissent les rapports du voiturier et des destinataires, cette dérogation ne saurait résulter de l'usage ordinairement suivi dans la pratique, et ne pourrait s'induire que d'une convention dont l'existence n'est pas constatée dans la cause;

Attendu qu'en rejetant, dans ces circonstances, la fin de non-recevoir invoquée par la compagnie, le jugement attaqué a violé l'article 105 du Code de commerce:

Pur ces motifs, casse, etc.

(N° 169)

[17 novembre 1873.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Propriétaire. — Notification de la liste des locataires. — Droit d'intervention des locataires. — Contestation sur le fond. — Indemnité hypothétique. — (Ville de Paris.) — *Lorsque le propriétaire d'un immeuble exproprié a notifié à la partie expropriante, dans le délai légal, la liste des locataires du dit immeuble, tout en se réservant le droit de soutenir la résiliation des baux par suite d'un incendie qui aurait entièrement détruit les lieux loués, les locataires ont qualité, nonobstant le défaut d'offres réelles et de citation de la part de l'expropriant, pour intervenir devant le jury et y faire valoir leurs prétentions, sauf, en cas de contestation sur leur droit à l'indemnité, à renvoyer le jugement du fond aux juges compétents et à faire fixer par le jury une indemnité simplement hypothétique.*

NOTICE.

Les motifs de l'arrêt font suffisamment connaître l'objet de la contestation.

ARRÊT.

La Cour,

Attendu la connexité des trois pourvois, les joint, et statuant par un seul et même arrêt :

Vu le moyen unique, invoqué par les trois demandeurs ;

Vu les articles 31 et 39, § 4, de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que, pour écarter l'intervention des demandeurs devant le jury d'expropriation, le magistrat directeur s'est fondé, d'abord, sur ce que les baux des intervenants pouvaient avoir été résiliés par l'incendie qui, avant le jugement d'expropriation, aurait entièrement détruit les lieux loués, et, en outre, sur ce que les demandeurs ne figuraient comme locataires de l'immeuble exproprié, ni dans le jugement d'expropriation, ni dans le tableau des offres, ni dans la citation ;

Mais attendu, d'une part, que les parties étaient en désaccord, tant sur l'étendue des dégâts matériels causés par l'incendie dont il s'agit que sur les conséquences juridiques qui en devaient résulter au sujet du maintien ou de la résiliation des baux ;

Que ce désaccord avait même donné lieu, entre le locateur, propriétaire de l'immeuble exproprié, et les intervenants, locataires, à un procès qui avait été porté et qui est encore pendant devant le tribunal civil de la Seine, seul compétent pour en connaître ;

Qu'il constituait une contestation portant sur la véritable qualité et sur le fond du droit des intervenants ;

Attendu, d'autre part, que les propriétaires de l'immeuble exproprié, tout en se réservant le droit de soutenir que l'incendie avait anéanti les baux, ont néanmoins notifié à la partie expropriante, dans le délai légal, une liste des locataires du dit immeuble, sur laquelle ils ont porté les trois demandeurs Bidault, Goupille et Hurand ;

Qu'il en résulte que ceux-ci avaient bien qualité, nonobstant le défaut d'offres réelles et de citation de la part de la ville de Paris, pour intervenir devant le jury et pour y faire valoir leurs prétentions, sauf, en cas de contestation sur leur droit à l'indemnité, à renvoyer le jugement du fond aux juges compétents, et à faire fixer par le jury une indemnité simplement hypothétique ;

D'où il suit qu'en déclarant l'intervention des demandeurs non recevable, la décision attaquée a faussement appliqué l'article 44

de la loi du 3 mai 1841, et formellement violé les articles 31 et 39 de la même loi :

Par ces motifs, et donnant défaut contre la ville de Paris, casse, etc.

(N° 170)

[17 novembre 1873.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Juré titulaire empêché. — Juré supplémentaire. — Désignation. — Exproprié. — Indemnité supérieure à la demande.— Cassation.— Lorsque après la constitution d'un jury d'expropriation, les parties ont demandé, par un accord unanime, qu'un juré empêché pour cause de maladie fût remplacé par le troisième juré supplémentaire, vu l'absence des deux premiers, le magistrat directeur, en ordonnant ce remplacement dans les termes où il est demandé, ne fait que se conformer aux dispositions de la loi. — Est sujette à cassation la décision d'un jury qui accorde à un exproprié une indemnité supérieure à celle qu'il a demandée.

Pourvoi de la commune d'Aiton (Savoie) contre les décisions du jury d'expropiation présidé par le juge de paix du canton d'Aiguebelle.

NOTICE.

Faits. — Un jugement du tribunal civil de Saint-Jean-de-Maurienne a prononcé l'expropriation de parcelles de terrain nécessaires à l'exécution des travaux de redressement d'un chemin de moyenne communication.

Un jury a été formé, conformément à la loi du 21 mai 1836, pour fixer les indemnités dues à Belleville et autres propriétaires expropriés. Il était composé de quatre jurés titulaires et de trois jurés supplémentaires.

Le jury, composé des quatre jurés titulaires, a procédé à la visite des lieux ; à ce moment, l'un des jurés, atteint d'une indisposition, a été, du consentement des parties, remplacé par le troisième juré supplémentaire.

Ce dernier juré, après avoir prêté serment, s'est joint aux trois

jurés titulaires pour la visite des lieux et les décisions qui fixent les indemnités.

Berthet, maire de la commune d'Aiton, s'est pourvu en cassation contre les décisions rendues par ce jury, le 26 juin 1873.

Le pourvoi repose sur deux moyens.

Premier moyen : Violation de l'article 33 de la loi du 3 mai 1841, en ce que le magistrat directeur, ayant à pourvoir au remplacement de l'un des jurés titulaires, a appelé le troisième juré supplémentaire, tandis qu'il aurait dû appeler Brunier, premier supplémentaire, ou tout au moins Didelle, deuxième supplémentaire.

Deuxième moyen : Violation de l'article 39, paragraphe dernier de la même loi, dans les décisions concernant trois des expropriés : Pillet (François), Roux (Antoine) et Brison (Joseph-Constant), auxquels le jury aurait alloué une indemnité supérieure à leurs demandes respectives.

ARRÊT.

La Cour,

Donne défaut contre les défendeurs, et, pour le profit, statuant sur la demande de Berthet, ès noms, en cassation des décisions rendues, le 26 juin 1873, par le jury d'expropriation, sous la présidence du juge de paix d'Aiguebelle ;

Sur le premier moyen :

Attendu qu'il est constaté par le procès-verbal des opérations qu'après la constitution du jury, composé des quatre jurés titulaires, il y a eu nécessité, reconnue par toutes les parties, de pourvoir au remplacement de l'un de ces jurés, empêché par cause de maladie ;

Que les parties ont respectivement demandé que le juré titulaire empêché fût remplacé par André (Joseph), troisième juré supplémentaire, attendu l'absence des deux premiers ;

Que le magistrat directeur a donné acte de cet accord unanime, et qu'en ordonnant ce remplacement dans les termes où il était demandé, il s'est conformé aux dispositions de la loi,

Rejette le premier moyen ;

Mais sur le deuxième moyen :

Vu l'article 39 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'il est constaté par les pièces de la procédure et par le procès-verbal des opérations que le jury a alloué : 628f,80 à Pillet (François), qui n'avait demandé que 610f,10 ; 20 francs à Roux (Antoine), qui n'avait demandé que 16 francs, et 1.238f,40 à Brison, qui n'avait demandé que 1.099f,80 ;

Attendu qu'en accordant à ces trois expropriés des indemnités

supérieures à leurs demandes, les décisions dénoncées ont violé la disposition ci-dessus visée :

Par ces motifs, casse, etc.

(Chambre criminelle.)

(N° 171)

[17 novembre 1873.]

Blessures par imprudence. — Allure de chevaux. — Grande route.— Responsabilité. — Condamnation. — (Sieur Turin.) — *Des cavaliers qui, même sur une grande route, pour rivaliser de vitesse ou par pur agrément, ont lancé leurs chevaux à fond de train, amené la chute d'une voiture, et occasionné des blessures aux voyageurs en effrayant les chevaux de la voiture qui se sont emportés, peuvent être justement déclarés coupables d'un fait d'imprudence de nature à entraîner la responsabilité du préjudice dont ils ont été la cause.*

Rejet du pourvoi de *Joseph Turin*, contre un arrêt rendu, le 14 mai 1873, par la Cour d'appel de Dijon, chambre correctionnelle, qui l'a condamné à 100 francs de dommages-intérêts envers les sieurs *Siraudin, Lionel de Castellané* et *Pellissier*.

La Cour,

Sur le moyen pris de la violation des articles 319 et 320 du Code pénal, 1382 et 1383 du Code civil, 1, 3 et 63 du Code d'instruction criminelle :

Attendu que l'arrêt attaqué constate, en fait, que, le 9 février, les plaignants se trouvaient sur la route de Mâcon à Saint-Sorlin dans une voiture découverte, attelée de deux chevaux, lorsque Turin, qui se promenait à cheval dans la même direction, accompagné de quatre sous-officiers de chasseurs, proposa à ceux-ci un temps de galop et s'élança à leur tête à la suite de la voiture qu'il dépassa bientôt avec deux cavaliers ; que les chevaux des plaignants, effrayés par le bruit des cavaliers arrivant à fond de train derrière eux et passant rapidement à leur gauche, s'emportèrent, et qu'une des rênes, qui cependant étaient neuves et bonnes, s'étant

rompue sous les efforts tentés pour maîtriser l'attelage, la voiture fut renversée dans les champs voisins; que les trois plaignants, lancés sur le sol, reçurent de nombreuses contusions; que cet accident ne peut être attribué, de l'aveu même de l'inculpé, qu'à la vitesse des cavaliers passant, selon l'expression d'un témoin, comme un ouragan;

Que cette allure désordonnée, qu'aucune nécessité ne justifiait, provoquée par Turin dans un but de pur agrément, et même par suite d'un sentiment de vanité, révélé dans son interrogatoire, constituait une imprudence, d'autant moins excusable que la police l'avait souvent averti des dangers auxquels la rapidité de son cheval exposait les passants;

Attendu que cette appréciation souveraine du juge de fait échappe à toute censure, qu'elle établit à la charge de Turin un fait direct et personnel d'imprudence;

Que vainement le demandeur objecte que le fait de passer au galop sur une route, à côté d'un voiture qui vient elle-même de vous dépasser, ne peut constituer une imprudence; que c'est l'exercice régulier d'un droit qui, lors même qu'il aurait causé quelque dommage à un tiers, ne peut donner lieu à aucune action en responsabilité;

Attendu qu'il appartient toujours aux tribunaux de rechercher et d'apprécier si l'exercice d'un droit a été régulier et s'il a été prudent;

Que, se conformant à ce principe, et en reconnaissant qu'il y avait eu fait direct et personnel d'imprudence de la part de Turin, ainsi qu'un préjudice occasionné, et en prononçant contre lui une condamnation à des dommages-intérêts en vertu des articles 319, 320 du Code pénal et 1383 du Code civil, l'arrêt attaqué à fait une juste application des dispositions de la loi et des principes de la matière :

Par ces motifs, et attendu d'ailleurs que l'arrêt est régulier en la forme, rejette, etc.

(N° 172)

[20 novembre 1873.]

Voirie. — Maison joignant la voie publique. — Travaux exécutés sans autorisation. — Responsabilité du propriétaire et de l'entre-

preneur. — Démolition des travaux. — Refus de la prononcer. — Nullité. — Excuses illégales. — (Sieurs Velluet et Chanoine.) — *En condamnant à l'amende le propriétaire et l'entrepreneur qui ont, contrairement aux règlements et sans autorisation, le premier, fait recrépir le mur de la maison joignant la voie publique et assujettie à reculement, le second, exécuté les travaux* (*), *le juge de police doit en outre, à peine de nullité, ordonner la démolition des travaux exécutés. Il admet une excuse illégale, s'il refuse d'ordonner la démolition en se fondant sur ce que les travaux ont été nécessités par la force majeure* (**).

Annulation, sur le pourvoi du ministère public près le tribunal de simple police du canton des Aix-d'Angillon (Cher), d'un jugement rendu, le 3 novembre 1873, par le dit tribunal, qui a condamné *Léon Velluet* à 4 francs d'amende, et *Jacques Chanoine* à 1 franc, et les deux solidairement aux dépens, sans ordonner la démolition des travaux indûment exécutés.

La Cour,

Vu l'arrêté du maire des Aix-d'Angillon, en date du 10 juin 1865, portant :

Art. 1er. — Défense est faite de réparer aucunes maisons le long des rues, sans avoir obtenu l'autorisation de l'administration locale et l'alignement.

Art. 2. — Il est enjoint à tous maçons et ouvriers de ne contribuer en aucune manière à ces réparations, sans s'être fait représenter l'autorisation que le maire aura dû donner au propriétaire;

Vu également l'article 161 du Code d'instruction criminelle;

Attendu qu'un procès-verbal régulier constate et qu'il est reconnu par le jugement attaqué que le sieur Velluet, propriétaire aux Aix, a, sans autorisation de l'administration locale, fait recrépir à sable et à chaux le mur de sa maison joignant la voie publique et assujettie à reculement, et que cette réparation a été faite par le sieur Chanoine, maître maçon de la dite ville;

Attendu que le juge de police, saisi de cette contravention, a condamné chacun des prévenus à l'amende, par l'application de

---

(*) Voir arrêt du 12 mars 1869, *Annales* 1870, p. 156.

(**) Voir arrêts des 30 novembre 1872 et 1er février 1873, *Annales* 1873, p. 231 et 578.

l'article 471, n° 15, du Code pénal, mais a refusé d'ordonner la démolition des travaux, requise par le ministère public;

Attendu que ce refus constitue une violation de l'article 161 précité du Code d'instruction criminelle, aux termes duquel le tribunal de police qui prononce une peine pour contravention doit, par le même jugement, statuer sur les demandes en restitution et dommages-intérêts, ce qui, en matière de petite voirie, implique la démolition de la besogne mal plantée;

Attendu que le juge de police excipe vainement, pour justifier ce refus, de cette circonstance que le mur dont il s'agit aurait été dégradé par la démolition d'une maison voisine, et qu'ainsi les travaux faits en vue de réparer ces dégradations pouvaient être considérés comme le résultat d'une sorte de force majeure;

Mais attendu qu'en le décidant ainsi, le jugement attaqué a créé arbitrairement une excuse que repoussent et les termes impératifs de la loi et les dispositions prohibitives du règlement susvisé, qui subordonnent à l'autorisation préalable de l'administration toutes réparations à faire aux édifices joignant la voie publique, sans distinction entre les causes qui auront pu les rendre nécessaires;

Attendu qu'aux termes de l'article 161 du Code d'instruction criminelle, il doit être statué par le même jugement, tant sur l'application de la peine que sur l'appréciation des réparations civiles résultant de la contravention ; qu'il y a donc lieu de prononcer l'annulation du jugement attaqué dans toutes ses parties :

Par ces motifs, casse et annule le jugement rendu, le 3 novembre 1873, par le tribunal de simple police des Aix, dans la cause des nommés Velluet et Chanoine;

Et, pour être statué conformément à la loi sur la prévention, renvoie la cause et les parties devant le tribunal de simple police de Bourges, à ce déterminé par délibération spéciale prise en chambre du conseil;

Ordonne, etc.

(N° 173)

PERSONNEL.

Août, Septembre et Octobre 1874.

INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

14 *septembre* 1874. — Sont nommés sous-ingénieurs, les conducteurs principaux dont les noms suivent :

M. Damery, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Vervins (Aisne);

M. Miel, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Nantua (Ain);

M. Besson, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Valence (Drôme);

M. Taillarda, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Nérac (Lot-et-Garonne);

M. Bassas, en service détaché au canal du Midi dans le département de l'Hérault.

2° MOUVEMENTS ET DÉCISIONS DIVERSES.

30 *juin* 1874. — M. Mocquery, ingénieur ordinaire, attaché à la résidence de Dijon, au service ordinaire du département de la Côte-d'Or, sera chargé en outre du contrôle des travaux du chemin de fer d'Épinac à Velars.

13 *août*. — La partie du service des travaux maritimes du département du Finistère, précédemment confiée à M. le sous-ingénieur Tourbiez, admis à la retraite, sera réunie aux attributions de M. Fénoux, ingénieur ordinaire, déjà attaché au même service.

24 *août*. — M. Gautié, ingénieur ordinaire, attaché au service

d'études du chemin de fer de Vichy à Ambert, réunira à ses attributions la partie de ce service précédemment confiée à M. Radoult de Lafosse, nommé ingénieur en chef.

31 *août* 1874. — M. Alexandre, ingénieur ordinaire, attaché au service hydraulique du département de la Charente et au contrôle du chemin de fer de Saintes à Coutras, réunira provisoirement à ses attributions le service de l'arrondissement du Nord, précédemment confié à M. Roëderer.

Idem. — M. Chéguillaume, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de la Loire-Inférieure, sera chargé en outre des études d'un chemin de fer à établir de Nantes à Segré.

Idem. — M. Heude, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Vendôme (Loir-et-Cher), sera chargé dans le même département du service de l'arrondissement de Blois, et attaché en outre à la troisième section de la navigation de la Loire, en remplacement de M Partiot, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Grégoire, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de la Lozère et du service d'études du chemin de fer de Mende à la ligne de Brioude à Alais, réunira à ses attributions les études du prolongement de cette ligne jusqu'au Puy.

3 *septembre.* — M. Hanric, conducteur principal, actuellement chargé comme faisant fonctions d'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Rodez (Aveyron), sera chargé dans le même département du service de l'arrondissement de Villefranche, en remplacement de M. Modelski, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Bonneau, ingénieur ordinaire, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Saint-Affrique (Aveyron), sera chargé du service de l'arrondissement de Rodez, en remplacement de M. Hanric.

Idem. — M. Cultit, conducteur de 1re classe, précédemment chargé comme faisant fonctions d'ingénieur ordinaire du service de l'arrondissement d'Aubenas (Ardèche), sera chargé du service de l'arrondissement d'Espalion (Aveyron).

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

5 *septembre.* — M. de Lagrené, ingénieur ordinaire, attaché au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest et de Ceinture, sera chargé du service ordinaire du département de la Haute-Marne, en remplacement de M. Marx, précédemment appelé à un autre service.

M. de Lagrené remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

5 *septembre* 1874. — Le troisième arrondissement d'ingénieur ordinaire du service maritime du département des Bouches-du-Rhône, créé pour l'exécution des travaux du canal Saint-Louis, est supprimé.

Idem. — M. Denamiel, ingénieur ordinaire, chargé du deuxième arrondissement du service des travaux maritimes dans le département des Bouches-du-Rhône, sera chargé dans le département des Pyrénées Orientales du service ordinaire de l'arrondissement de Perpignan et attaché au service du port de Port-Vendres et au service de contrôle des travaux du chemin de fer de Perpignan à Prades, en remplacement de M. Violette, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. Guérard, ingénieur ordinaire, chargé du troisième arrondissement du service des travaux maritimes du département des Bouches-du-Rhône, sera chargé, à la résidence de Marseille, du deuxième arrondissement du même service, en remplacement de M. Denamiel.

10 *septembre.* — M. Arnoux, ingénieur ordinaire, actuellement en congé, sera attaché au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest et de Ceinture, en remplacement de M. de Lagrené, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Arnoux, ingénieur ordinaire, attaché par décision de ce jour au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest et du chemin de fer de Ceinture, sera en outre attaché sous les ordres de M. de Villiers, faisant fonctions d'ingénieur en chef, au contrôle des lignes ci-après :

De l'esplanade des Invalides aux Moulineaux,

De la gare d'Auteuil au pont de Sèvres,

De la gare d'Auteuil à Boulogne,

Raccordement des lignes de Versailles, Saint-Germain et Argenteuil ;

Raccordement des docks de Saint-Ouen avec les lignes de l'Ouest ;

De l'embranchement de la station de Conflans au confluent de la Seine et de l'Oise.

15 *septembre.* — M. Cheysson, ingénieur ordinaire, en congé illimité, est remis en activité, et attaché au service de la navigation de la Seine (3e section), à la résidence de Vernon, en remplacement de M. Duval, précédemment mis en congé illimité.

17 *septembre.* — M. Jacquier, ingénieur ordinaire, attaché au service du département de la Corrèze et au contrôle du chemin de

fer de Limoges à Brives, sera chargé, dans le département de la Somme, du service de l'arrondissement d'Amiens-Nord.

17 *septembre* 1874. — M. Berthet, ingénieur ordinaire, attaché au service du département de la Haute-Savoie et au contrôle des travaux du chemin de fer de Thonon à Saint-Gingolph, sera chargé, dans le département du Nord, du service de l'arrondissement de Valenciennes et attaché en outre au contrôle des chemins de fer du Nord et au contrôle de l'exploitation de la ligne d'Anzin à Somain, en remplacement de M. Staincq, mis en congé pour raisons de santé.

Idem. — M. Lorieux, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de l'Est dans le département de la Loire-Inférieure, sera attaché en outre aux études du chemin de fer de Nantes à Segré.

19 *septembre.* — M. Huet, ingénieur ordinaire de 1re classe, actuellement attaché au service des eaux et égouts de la ville de Paris, sera chargé des études d'un chemin de fer spécial se dirigeant sur le nouveau cimetière de Méry-sur-Oise et des raccordements nécessaires pour relier cette ligne avec les gares mortuaires à établir dans Paris.

M. Huet remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

20 *septembre.* — M. Salles, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de la Haute-Garonne, sera chargé du service hydraulique des départements de la Haute-Garonne et de l'Ariége, en remplacement de M. Domenget, mis en disponibilité.

Idem. — M. Endrès, ingénieur en chef, chargé du service du département de la Vendée, sera chargé du service ordinaire du département de la Haute-Garonne, en remplacement de M. Salles.

Idem. — M. Guyot, ingénieur en chef, chargé du service du département de Lot-et-Garonne, sera chargé du service du département de la Vendée, en remplacement de M. Endrès.

Idem. — M. Laterrade ingénieur en chef, chargé du service du département du Lot, sera chargé du service du département de Lot-et-Garonne, en remplacement de M. Guyot.

Idem. — M. Godin, conducteur, chargé du service de l'arrondissement d'Aubenas (Ardèche), sera chargé, dans le département de la Meuse, du service de l'arrondissement de Verdun, en remplacement de M. Siegler, précédemment appelé à une autre destination.

M. Godin remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

24 *septembre.* — M. Müntz, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Neufchâteau (Vosges), sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement du Centre, dans le départe-

ment de la Vienne, et attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Bressuire à Poitiers et au contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans et prolongements, en remplacement de M. de Lafont, précédemment appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

M. Müntz résidera à Poitiers.

24 *septembre* 1874. — M. Picard, ingénieur ordinaire, attaché au service du canal de la Marne au Rhin, sera attaché en outre, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef de la 2e section du canal de l'Est, aux études des réservoirs à établir dans le bassin supérieur de la Meuse pour l'alimentation du canal de l'Est.

25 *septembre*. — M. André, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Fontenay-le-Comte (Vendée), sera attaché au service des travaux maritimes des départements des Landes et des Basses-Pyrénées et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, en remplacement de M. Stœcklin, précédemment appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

M. André résidera à Bayonne.

1er *octobre*. — M. Bernard, ingénieur ordinaire de 1re classe, au service municipal de la ville de Paris, est chargé du service ordinaire du département de l'Yonne, en remplacement de M. Doré.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Schellinx, ingénieur ordinaire de 1re classe, actuellement attaché dans le département de la Haute-Garonne aux travaux du chemin de fer de Toulouse à Bayonne, est chargé du service ordinaire du département du Lot, en remplacement de M. Laterrade, appelé à un autre service.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Pacull, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Castres (Tarn), et attaché en outre à divers services de chemin de fer, est chargé du service ordinaire du département de l'Ariége, en remplacement de M. Müller.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

3° DISPONIBILITÉ.

20 *septembre* 1874. — M. Domenget, ingénieur en chef de 2e classe.

25 *septembre*. — M. Kuss, ingénieur en chef de 2e classe.

4° DÉCÈS.

Dates du décès.

M. Bayan, ingénieur ordinaire de 2e classe. 20 septembre 1874.

M. Gardier, ingénieur ordinaire de 1re classe. 3 octobre 1874.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

8 *septembre* 1874. — M. Lemâne, candidat déclaré admissible à l'emploi de conducteur et actuellement attaché en qualité d'agent secondaire de 1re classe au service de la navigation de la Loire (3e section), est nommé conducteur auxiliaire. Il sera temporairement employé dans les bureaux de l'administration centrale.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

21 *août* 1874. — M. Bentz, conducteur auxiliaire, détaché au service des Vosges, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. Laferté, conducteur de 4e classe, passe du service de l'Algérie au service ordinaire de la Meuse.

Idem. — M. Sicot, conducteur de 2e classe, au service du canal de l'Est, passe du département de Meurthe-et-Moselle, dans celui de la Meuse.

26 *août.* — M. Gresset, conducteur de 1re classe, actuellement attaché au service hydraulique du Doubs, passe au service du canal de la Marne au Rhin, même département.

28 *août.* — M. Charbonnier, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du Puy-de-Dôme, passe au service du chemin de fer de Vichy à Thiers, même département.

29 *août.* — MM. Louis, conducteur de 1re classe, Mouton, conducteur de 2e classe, et Finel, conducteur auxiliaire, actuellement attachés au service hydraulique du département de la Meuse, passent au service du canal de l'Est, dans le même département.

1er *septembre.* — M. Bossuat (Armand), conducteur de 3e classe, au service ordinaire de la Haute-Savoie, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

2 septembre 1874.—M. Branar, conducteur de 3e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché au service ordinaire des Landes.

Idem. — M. Garnier, conducteur de 3e classe, détaché dans les bureaux de l'administration centrale, est élevé à la 2e classe de son grade et attaché au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir.

3 *septembre.* — M. Schmit, conducteur auxiliaire, au service du chemin de fer de Toulouse à Auch, dans le département de la Haute-Garonne, passe au service du canal de l'Est, dans le département des Vosges.

Idem. — M. Boidot, conducteur de 3e classe, attaché au service de la navigation de l'Yonne, dans le département de l'Yonne, passe, dans le département du Loiret, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

Idem. — M. Duvic, conducteur de 4e classe, au service ordinaire de Meurthe-et-Moselle, passe, dans le département des Vosges, au service du canal de l'Est.

Idem. — M. Robineau, conducteur de 2e classe, en congé, est attaché, dans le département de Seine-et-Oise, au service du chemin de fer de grande ceinture.

Idem. — M. Lassaire, conducteur de 2e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service du chemin de fer de Port-Vendres à la frontière d'Espagne.

Idem. — M. Perdreau, conducteur de 3e classe, au service de la navigation de la Mayenne et de la Sarthe, dans le département de Maine-et-Loire, passe dans le département de la Sarthe, au même service.

Idem. — M. Séchaud, conducteur auxiliaire, au service de la navigation de la Mayenne et de la Sarthe, dans le département de la Mayenne, passe, dans le département de la Sarthe, au même service.

7 *septembre.* — M. Bonhomme, conducteur auxiliaire, passe du service ordinaire de la Haute-Savoie, au service ordinaire, des Basses-Alpes.

Idem — M. Boulay, conducteur de 1re classe, au service ordinaire des Ardennes, passe au service ordinaire de Meurthe-et-Moselle.

Idem. — M. Peybernès, conducteur de 1re classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché, dans le département de l'Aveyron, au service du chemin de fer de Rodez à Miliau.

8 *septembre* 1874. — Est acceptée la démission de M. Faix, conducteur auxiliaire, au service ordinaire d'Indre-et-Loire.

Idem. — M. Chamary, conducteur de 3e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Somme.

Idem. — M. Heinrich, conducteur auxiliaire, au service ordinaire de Seine-et-Marne, est détaché temporairement dans les bureaux de l'administration centrale.

Idem.—M. Larrouy, conducteur auxiliaire, au service de la navigation de la Seine (3e section), est détaché temporairement dans les bureaux de l'administration centrale.

Idem. — M. Probst, conducteur de 3e classe, au service de la navigation de la Garonne, dans le département de Tarn-et-Garonne, passe au service ordinaire d'Indre-et-Loire.

Idem. — M. Frégevu, conducteur de 2e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché au service de la navigation de la Garonne, dans le département de Tarn-et-Garonne.

9 *septembre.* — Est acceptée la démission de M. Bendon, conducteur de 1re classe, en congé illimité.

Idem. — Est acceptée la démission de M. Anglade, conducteur auxiliaire, au service ordinaire de la Haute-Loire.

11 *septembre.* — M. Chédaille, conducteur de 4e classe, au service ordinaire de l'Aisne, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Pruilho, conducteur de 4e classe, au service ordinaire des Landes, passe au service hydraulique de la Gironde.

Idem. — M. Revil, conducteur de 3e classe, en congé illimité, est attaché au service ordinaire de la Haute-Savoie.

14 *septembre.* — Est rapportée la décision qui attachait M. le conducteur Godet au service ordinaire de l'Aveyron.

15 *septembre.* — Est acceptée la démission de M. Benavant, conducteur de 4e classe, au service ordinaire de l'Isère.

16 *septembre.* — M. Martin (Honoré), conducteur auxiliaire, au service de construction du chemin de fer d'Arras à Étaples, passe au service du chemin de fer de Rodez à Millau, pour le département de l'Aveyron.

Idem. — M. Fitte, conducteur de 3e classe, au service du chemin de fer de Besançon à la frontière suisse, passe au service du canal de l'Est, dans le département des Ardennes.

Idem. — M. Favier, conducteur auxiliaire en Cochinchine, est attaché au service maritime des Basses-Pyrénées.

17 *septembre.* — M. Fessol, conducteur de 4e classe, au service

hydraulique du département du Doubs, passe au service du canal du Rhône au Rhin, même département.

19 *septembre* 1874.— M. Flory, conducteur de 4e classe, en disponibilité, est mis en congé illimité.

Idem.— M. Barbier, conducteur auxiliaire, au service ordinaire de Meurthe-et-Moselle, passe au service du canal de l'Est, dans le même département.

Idem. — M. Pichot, conducteur auxiliaire, en congé, est attaché au service ordinaire de la Mayenne.

Idem. — M. Claude, conducteur de 4e classe, au service du canal de l'Est, dans le département de Meurthe-et-Moselle, passe au service du canal de la Marne au Rhin, même département.

22 *septembre.*— Est acceptée la démission de M. Moraillon, conducteur auxiliaire, au service ordinaire du département de l'Allier.

25 *septembre.* — M. Cadeau, dit Cètre, conducteur de 4e classe, au service du chemin de fer de Condom à Port-Sainte-Marie, dans le département du Gers, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à passer au service de la compagnie du Crédit Mobilier.

26 *septembre.* — M. Cibot, conducteur de 4e classe, passe du service ordinaire de la Haute-Vienne, au service ordinaire des Landes.

Idem. — M Huttier, conducteur de 3e classe, au service du chemin de fer de Toulouse à Auch, dans le département de la Haute-Garonne, est mis à la disposition du gouverneur général de l'Algérie, pour remplir les fonctions d'inspecteur-voyer, chef du service vicinal du département d'Alger. Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. Chastres, conducteur auxiliaire, au service ordinaire du Cantal, est mis à la disposition du ministre de la guerre, pour être employé aux travaux militaires dans la circonscription d'Épinal. Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° RETRAITES.

		Dates d'exécution.
27 août.—	M. Bouché, conducteur de 3e classe en disponibilité, dans le département de Lot-et-Garonne.	1er oct.
28 août. —	M. Maréchal, conducteur principal, au service maritime du département du Nord.	1er nov.
2 sept.—	M. Rakowski, conducteur de 1re classe, au service ordinaire de Seine-et-Marne. .	1er déc.

		Dates d'exécution.
3 sept. —	M Thomas, conducteur de 2e classe, au service ordinaire d'Eure-et-Loir.	1er déc.
7 sept. —	M. Cassei, conducteur de 2e classe, au service du canal de la Marne au Rhin, dans le département de Meurthe-et-Moselle.	1er oct.
8 sept. —	M. Béquet, conducteur de 2e classe, au service ordinaire de la Mayenne.	1er oct.
Idem. —	M. Charles, conducteur de 1re classe, au service ordinaire de Maine-et-Loire. . . .	1er oct.
12 sept. —	M. Charieux, conducteur de 2e classe, au service de la navigation de l'Yonne, dans le département de l'Yonne.	1er nov.
22 sept. —	M. Cruège, conducteur principal, au service ordinaire du Cantal.	1er déc.
24 sept. —	M. Girond, conducteur de 2e classe, au service de la navigation du Rhône (département de l'Ain).	1er nov.

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Chabert, conducteur de 1re classe, au service maritime du département des Basses-Pyrénées.	31 août.
M. Hardy, conducteur principal, au service ordinaire de l'Orne.	31 août.
M. Hetzel, conducteur auxiliaire, au service ordinaire de la Charente-Inférieure.	18 sept.

L'Éditeur-Gérant, DUNOD. — Paris. Imp. Arnous de Rivière, r. Racine, 26.

LOIS.

(N° 174)

[23 mars 1874.]

Déclaration d'utilité publique et concession définitive de plusieurs chemins de fer concédés à titre éventuel, et adjudication de plusieurs chemins classés et non concédés.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le président de la République française promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Bergerac à la ligne de Périgueux à Agen, près le Buisson-de-Cabans, suivant un tracé passant par ou près de Mouleydier, Lalinde, la presqu'île de Trémolat et celle d'Alès.

En conséquence, la concession de ce chemin, faite à titre éventuel à la compagnie d'Orléans par la convention du 26 juillet 1868 (*), est déclarée définitive dans les conditions prévues par la dite convention, sous la réserve que le premier des termes semestriels à payer à la compagnie à titre de subvention sera payable le 1er avril 1877.

Art. 2. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après :

De Vichy à Thiers;

De Thiers à Ambert;

D'Annemasse à Annecy.

En conséquence, la concession des dits chemins, faite à titre éventuel à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée par la convention du 18 juillet 1868, est déclarée définitive dans les conditions prévues par la dite convention, sous la réserve des modifications énoncées aux §§ 6, 7 et 8 du présent article et sous la réserve, en outre, que le premier versement de la compagnie sera fait le 1er novembre 1876 et que le premier des termes semes-

(*) *Annales* 1868, p. 1350.

triels à payer à la compagnie pour le remboursement de ses avances sera payable le 1er mai 1877.

Le chemin de Vichy à Thiers suivra la vallée de l'Allier, puis celle de la Dore, et s'embranchera sur le chemin de Clermont à Montbrison, près du village de Courty.

Conformément à l'engagement pris par la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, une réduction de tarif équivalente à 7 kilomètres sera appliqué au transport des voyageurs et des marchandises allant de Vichy à Thiers et au delà dans la direction de Montbrison, et réciproquement, sans que, dans aucun cas, les taxes pour les stations intermédiaires entre Vichy et Thiers puissent être supérieures à celles qui seront perçues pour le parcours total de Vichy à Thiers et réciproquement.

Le chemin de Thiers à Ambert s'embranchera sur la ligne de Clermont à Montbrison, près de la station de Pont-de-Dore et suivra la vallée de la Dore jusqu'à Ambert.

Le chemin de fer de Thonon à Annemasse, faisant suite au chemin d'Annemasse à Annecy, sera prolongé jusqu'à la ligne de Lyon à Genève, près Collonges, et la ligne entière de Thonon à Collonges, concédée par la convention du 1er mai 1863, sera exécutée suivant les conditions énoncées aux articles 1er et 2 de la dite convention.

En conséquence de la disposition qui précède, le chiffre du revenu kilométrique réservé à l'ancien réseau, lequel est fixé à 32.100 francs par le § 2 de l'article 12 de la convention du 18 juillet 1868, est réduit à 31.800 francs.

Le capital de 2 milliards 20 millions de francs, représentant, au § 3 du même article, l'évaluation des dépenses à faire pour la mise en exploitation des lignes de l'ancien réseau, est portée à 2 milliards 26 millions de francs.

Art. 3. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci après :

D'Oloron à Pau ;

De Mazamet à Bédarieux, en passant par ou près Saint-Pons,

Et de Marvejols à la ligne d'Aurillac à Arvant, près Neussargues, passant par ou près Saint-Flour.

En conséquence, la concession des dits chemins, faite à titre éventuel à la compagnie du Midi par la convention du 10 août 1868 (*), est déclarée définitive dans les conditions prévues par la

(*) *Annales* 1868, p. 1460.

dite convention, et sous la réserve que le premier versement de la compagnie sera fait le 1er novembre 1876 et que le premier des termes semestriels à payer à la compagnie pour le remboursement de ses avances sera payable le 1er mai 1877.

Il est concédé en outre, à titre éventuel, à la dite compagnie, comme annexe de la ligne précitée de Marvejols à Neussargues, un chemin de fer partant du pont de Montgon et aboutissant à ou près Arvant.

Cette concession sera rendue définitive par une loi qui déclarera l'utilité publique, après l'accomplissement des formalités d'enquête prescrites par la loi du 3 mai 1841.

Dans ce cas, l'État livrera à la compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art de la dite ligne et de ses stations, ainsi que les maisons de garde des passages à niveau. La compagnie, de son côté, prendra à sa charge tous les autres travaux, ainsi que l'exploitation du chemin, le tout conformément aux dispositions énoncées aux §§ 2, 3 et 4 de l'article 4 de la convention du 10 août 1868.

La compagnie s'engage, en outre, à verser au trésor public, en seize termes semestriels égaux, à partir du 1er mai qui suivra la concession définitive, pour être appliquée à l'exécution des travaux mis à la charge de l'État par le précédent paragraphe, la somme de 7 millions de francs, laquelle somme sera remboursée à la compagnie dans les conditions prévues aux deux derniers paragraphes de l'article 4 précité de la convention du 10 août 1868.

En cas d'insuffisance de la somme ci-dessus énoncée de 7 millions pour assurer l'achèvement des travaux, le surplus sera fourni par la compagnie, qui n'aura droit, de ce chef, à aucun remboursement.

Le maximum du capital garanti, tel qu'il est fixé par l'article 9 de la dite convention, sera augmenté d'une somme de 6 millions de francs, et le revenu réservé à l'ancien réseau, lequel est fixé à 27.680 francs par le § 2 de l'article 12 de la convention du 10 août 1863, sera porté à 27.765 francs.

Les dispositions qui précèdent seront nulles et non avenues dans le cas où la concession éventuelle de la ligne de Montgon à Arvant ne serait pas rendue définitive dans un délai de huit années, à dater du 1er janvier qui suivra la promulgation de la présente loi.

A partir du 1er janvier 1874, sera ajoutée aux dépenses de l'exploitation de l'ancien réseau, lors de l'établissement des comptes annuels pour le règlement définitif des comptes de garantie d'intérêt et de partage des bénéfices, la somme qui pourra être payée

annuellement à titre d'avance, par la compagnie du Midi, jusqu'à concurrence d'un maximum de 600.000 francs, en vertu du traité passé par elle, le 3 juin 1873, avec la compagnie des chemins de fer de Barcelone à la frontière française, pour sa participation à une garantie d'intérêt de 6 pour 100, sur un capital maximum de 20 millions de francs, applicable à l'achèvement de la section de Gérone à la frontière, vers Port-Vendres.

Seront également comprises dans les comptes annuels de l'ancien réseau les sommes que la compagnie du Midi aura à recevoir de la compagnie de Barcelone à la frontière, à titre de remboursement de ses avances, aux termes du traité précité du 3 juin 1873.

Art. 4. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après :

De Saint-Jean-d'Angely à Niort;

De la ligne de Rochefort à Saintes, en amont du port de Tonnay-Charente, vers Marennes et la pointe du Chapus.

La concession des dits chemins, faite à titre éventuel à la compagnie des Charentes par la convention du 18 juillet 1868, est déclarée définitive dans les conditions prévues par la dite convention, sous la réserve des modifications suivantes :

La compagnie exécutera à ses risques et périls les chemins de fer ci-dessus mentionnés, moyennant l'allocation des subventions ci-après, savoir :

De Saint-Jean-d'Angely à Niort, 3.800.000 francs;

De la ligne de Rochefort à Saintes, vers Marennes et le Chapus, 4.200.000 francs.

Les dites subventions seront payées à partir du 15 janvier 1877, suivant les conditions prévues à l'article 2 de la convention précitée du 18 juillet 1868.

Il est, en outre, fait concession à la compagnie des Charentes :

D'un chemin de fer de Niort à Ruffec, passant par ou près Melle et Chef-Boutonne, dont l'exécution a été autorisée par la loi du 18 juillet 1868.

La compagnie exécutera le dit chemin de fer à ses risques et périls, dans un délai de cinq ans, à dater de la présente loi, moyennant l'allocation d'une subvention de 4.600.000 francs, payable dans les conditions stipulées pour les chemins de fer énoncées aux paragraphes précédents.

La ligne de Saint-Savinien à Saint-Jean-d'Angely, concédée par la dite convention à la compagnie des Charentes, se raccordera

avec la ligne de Rochefort à Saintes près de Taillebourg, au lieu de Saint-Savinien.

En conséquence, la subvention de 1.800.000 francs allouée par la convention précitée pour l'exécution du dit chemin de fer sera attribuée au chemin de Taillebourg à Saint-Jean-d'Angely.

Art. 5. — Il sera procédé, par le ministre des travaux publics, à l'adjudication, par voie de publicité et de concurrence, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi et conformément aux dispositions des articles 6, 7, 8, 9, 10 ci-après, de la concession :

D'un chemin de fer de Besançon à la frontière suisse, près Morteau, passant par ou près l'Hôpital-des-Gros-Bois, Avoudrey et Gilley, ainsi que de l'embranchement partant de la ligne ci-dessus à ou près de l'Hôpital-des-Gros-Bois et aboutissant à ou près Lods, en passant par ou près Ornans.

Art. 6. — Le maximum de la subvention à fournir par l'État est fixé :

Pour le chemin de fer de Besançon à Morteau, à 12 millions de francs.

Le rabais de l'adjudication portera sur ce maximum.

Les subventions qui pourront être fournies par les départements, les communes ou les propriétaires intéressés seront versées dans les caisses du trésor et viendront en déduction de la subvention de l'État, quel que soit le rabais de l'adjudication.

Art. 7. — La subvention sera versée en seize termes semestriels égaux, dont le premier sera payé le 15 janvier 1877.

Le Gouvernement aura la faculté, avant l'échéance du premier terme, de transformer ce payement en trente termes semestriels égaux. Dans ce cas, le montant de chaque terme sera calculé d'après le chiffre de la subvention, tel qu'il résultera de l'adjudication passée en vertu de l'article 5 ci-dessus, augmenté d'un sixième.

Jusqu'à l'entier achèvement des travaux et quel que soit le mode de payement adopté par le Gouvernement, la compagnie devra justifier, avant le payement de chacun des termes qu'elle aura à recevoir, de l'emploi, en achats de terrain ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme double du montant de ce terme.

Art. 8. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée, après avis du ministre des finances, par le ministre des travaux publics.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une

somme supérieure à la moitié du capital total à réaliser par la compagnie, déduction faite de la subvention.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que la moitié du capital-actions ait été versée et employée en achats de terrains ou travaux, en approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les recettes brutes et les dépenses, sera remis tous les trois mois à M. le ministre des travaux publics et inséré au *Journal officiel*.

Art. 9. — Le ministre des travaux publics déterminera, par un arrêté, les conditions à remplir pour être admis à concourir à l'adjudication, ainsi que les formes et conditions de cette adjudication.

Art. 10. — L'adjudication ne deviendra valable et définitive qu'après avoir été homologuée par un décret délibéré en Conseil d'État.

Art. 11. — Si des compagnies de chemins de fer déjà existantes ou à créer, et concessionnaires de lignes venant s'embrancher sur les lignes concédées par la présente loi, empruntent des parties de ces lignes, ces compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où le service de ces mêmes chemins de fer devrait être établi dans les gares appartenant aux compagnies rendues concessionnaires ou adjudicataires par la présente loi, la redevance à payer à ces compagnies sera réglée, d'un commun accord, entre les deux compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des dites gares, il sera statué par le ministre, les deux compagnies entendues.

Art. 12. — En ce qui concerne les compagnies déjà existantes, si le Gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

Les mêmes conditions de rachat s'appliqueront à la compagnie nouvelle de Besançon à Morteau, dans le cas où des embranchements lui seraient concédés ultérieurement.

Conformément au cahier des charges, les concessions éven-

tuelles rendues définitives par la présente loi prendront fin en même temps que le réseau de la compagnie auquel elles appartiennent.

CAHIER DES CHARGES DE LA CONCESSION DU CHEMIN DE FER DE BESANÇON A LA FRONTIÈRE SUISSE, PAR MORTEAU (*).

TITRE Ier.

TRACÉ DE CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer de Besançon à la frontière suisse par Morteau, auquel s'applique le présent cahier des charges, se détachera à Besançon de la ligne de Dijon à Belfort, passera à ou près Morre, l'Hôpital-des-Gros-Bois, Gilley et Morteau, et aboutira à la frontière suisse dans la direction du Locle.

Un embranchement se détachera de la ligne principale à ou près de l'Hôpital-des-Gros-Bois, passera à ou près Ornans et se terminera à ou près Lods.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an et terminés dans un délai de cinq ans, à partir de la date du décret approbatif de l'adjudication.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressé en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit : l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

La compagnie se conformera à toutes les dispositions qui pourront lui être prescrites, dans l'intérêt de la défense, aux abords de Besançon, et exécutera dans les souterrains et ouvrages d'art qui lui seront indiqués les dispositifs de mines qui seront reconnus nécessaires par les services compétents.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4. — La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 5. . . . .

(*) Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (année 1872, p. 34), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

Art. 6. — Les terrains seront acquis pour deux voies; les ouvrages d'art pourront être exécutés pour une voie, avec faculté pour l'administration d'exiger les fondations pour deux voies des ouvrages spéciaux qu'elle croirait devoir désigner; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. . . . .

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 50 centimètres de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inferieur à 300 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 25 millimètres par mètre.

. . . .

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un trois-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiés.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à

l'administration, les croisements à niveau pourront toujours avoir lieu sous les conditions stipulées dans l'article 13.

Art. 11. . . . .

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à $0^m,80$.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de $4^m,50$ au moins.

Art. 12. . . . .

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage de trains ne sera pas inférieure à $4^m,80$ au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de $4^m,50$.

Art. 13. . . . .

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets-types de ces barrières.

Art. 14. . . . .

Art. 15. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies, et $4^m,50$ sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à $0^m,80$.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piéton. L'excédant de dépense qui en résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État et de la compagnie.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et 6 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à $4^m,80$. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la com-

pagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales et départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18.. . . . .

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, savoir :

1° Dans toute l'étendue de la traversée des lieux habités;

2° Sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau ou des stations,

3° Et enfin dans toutes les parties où l'administration le jugera nécessaire.

Art. 22. . . . .

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ces projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette par l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la chage de la compagnie.

Art. 25 et 26. — (*Voir* 24 et 25.)

Art. 27. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots ou sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie

de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation, soit de la régie, soit du traité.

Tour marché général pour l'emploi du chemin de fer, soit à forfait, soit une série de prix, est dans tous les cas formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges, et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — (*Voir l'article 27 du type indiqué.*)

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30 à 32. — (*Voir* 29 à 31.)

Art. 33. — Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le ministre déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Art. 34. — (*Voir* 33.)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, commencera à courir à partir du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 ci-dessus.

Elle aura une durée égale au temps restant à courir sur la concession du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, et prendra fin à la même époque.

Art. 36 et 37. — (*Voir* 35 et 36.)

38. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à une notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 1 million qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au trésor public.

Art. 39 à 41. — (*Voir* 38 à 40.)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
. . . .			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
. . . .			
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. — Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs. . . .	0,05	0,03	0,08
Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs. . .	0,03	0,02	0,05
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.	0,025	0,015	0,04
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender, marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
. . . .			
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour être transporté par train express dans une voiture spéciale sera soumis au tarif de.	0,60	0,40	1,00

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de $0^f,40$.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur à 20 francs et au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever, au maximum, qu'à $0^f,07$ par tonne et par kilomètre.

Art. 43 à 47. — (*Voir* 42 à 46.)

Art. 48. . . . .

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Art. 49 à 53. — (*Voir* 48 à 52.)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54 et 55. — (*Voir* 53 et 54.)

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi sont réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder $0^f,75$ par kilomètre parcouru pour la première voiture, et $0^f,25$ pour chaque voiture en sus de la première.

6° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des

voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La compagnie ne pourra être tenue d'établir de convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police ; le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8 000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie.

10° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de 40 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris ; l'administration pourra consentir à une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service, une vitesse supérieure.

12° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

13° La compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de 64 mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qni y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité,

mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 57. — (*Voir* 56.)

Art. 58. . . . .

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transport sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée, et, au besoin, requise par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

Art. 60. — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

Art. 61. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de

nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cachier de charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre ell sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorde aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100 ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100 ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le Gouvernement.

Art. 62 et 63. — (*Voir*, 61 *et* 62.)

Art. 64. — Les agents de gare que la compagnie établira, soit pour la per-

ception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. — Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 66. — Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargé de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du trésor public, une somme de 120 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 68. — Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, le concessionnaire déposera au trésor public une somme de 1 million en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 69. — La compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 70. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 71. — Le présent cahier des charges et le procès-verbal de l'adjudication à intervenir ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 23 mars 1874.

Le Président, Signé L. Buffet.

Les Secrétaires,
Signé Vte Blin de Bourdon, Louis de Ségur,
L. Grivart, Félix Voisin.

(N° 175)

[24 mars 1874.]

Concession à la compagnie des chemins de fer de la Vendée du chemin de fer de Tours à Montluçon.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République française promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Il est fait concession à la compagnie des chemins de fer de la Vendée du chemin de fer de Tours à Montluçon par Châteaumeillant, Culan et la Chapelaude, ainsi que de l'embranchement d'Urciers à Lavaud-Franche, avec faculté pour le concessionnaire d'exécuter, dans les mêmes délais que l'ensemble du chemin et sans subvention de l'État, le raccordement de cet embranchement dans la direction de Châteaumeillant.

La présente concession est faite anx clauses et conditions du cahier des charges de la dite compagnie, modifié conformément aux dispositions des articles 1er, 2, 6, 10, 15, 20 et 62 ci-annexés.

Art. 2. — La compagnie des chemins de fer de la Vendée exécutera, à ses risques et périls, les chemins de fer ci-dessus mentionnés, moyennant l'allocation des subventions ci-après, savoir :

Pour le chemin de fer de Tours à Montluçon, 12 millions de francs ;

Pour l'embranchement d'Urciers à Lavaud-Franche, 2 millions de francs ;

Art. 3. — La subvention sera versée en seize termes semestriels égaux, dont le premier sera payé le 15 janvier 1877.

Le Gouvernement aura la faculté, avant l'échéance du premier terme, de transformer ce payement en trente termes semestriels égaux. Dans ce cas, le montant de chaque terme sera calculé

d'après le chiffre de la subvention, tel qu'il résulte de l'article 2 ci-dessus, augmenté d'un sixième.

Jusqu'à l'entier achèvement des travaux et quel que soit le mode de payement adopté par le Gouvernement, la compagnie devra justifier, avant le payement de chacun des termes qu'elle aura à recevoir, de l'emploi, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme double du montant de ce terme.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée, après avis du ministre des finances, par le ministre des travaux publics.

Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitatiou comprenant les recettes brutes et les dépenses, sera remis tous les trois mois au ministre des travaux publics et inséré au *Journal officiel*.

Art. 5. — Si des compagnies de chemins de fer déjà existantes ou à créer, et concessionnaires de lignes venant s'embrancher sur la ligne concédée par la présente loi, empruntent des parties de cette ligne, ces compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où le service de ces mêmes chemins de fer devrait être établi dans les gares appartenant à la compagnie concessionsionnaire du chemin de fer de Tours à Montluçon, la redevance à payer à cette compagnie sera réglée, d'un commun accord, entre les deux compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des dites gares, il sera statué par le ministre, les compagnies entendues.

Art. 6.—Les concessions nouvelles qui pourraient être accordées à la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Tours à Montluçon ne modifieraient pas l'époque à partir de laquelle le rachat de la concession entière pourra être effectué par l'État, en vertu de l'article 37 du cahier des charges; mais, dans ce cas, la compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

CAHIER DES CHARGES.

ARTICLES MODIFIÉS.

Art. 1er. — Le chemin de fer de Tours à Montluçon, auquel s'applique le présent cahier des charges, partira de ou près de Tours, suivra l'Indre en passant par ou près Montbazon, Loches, Châtillon, Buzançais et Châteauroux, où il se reliera à la ligne de Paris à Limoges, continuera à remonter l'Indre jusqu'à la Châtre, et se dirigera, par Châteaumeillant, Culan et la Chapelaude, vers Montluçon où il aboutira directement.

L'embranchement d'Urciers à Lavaud-Franche se détachera de la ligne de Tours à Montluçon, près d'Urciers, et se rattachera, près de la station de Lavraud-Franche, à la ligne de Montluçon à Saint-Sulpice-Laurières.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an et terminés dans un délai de cinq ans, à partir de la date de la promulgation de la présente loi.

Art. 6. — Les terrains seront acquis pour deux voies; les ouvrages d'art pourront être exécutés pour une voie, avec faculté pour l'administration d'exiger les fondations pour deux voies des ouvrages spéciaux qu'elle croirait devoir désigner; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La compagnie sera tenue, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, les croisements à niveau pourront toujours avoir lieu sous les conditions stipulées dans l'article 13.

Art. 15. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies, et 4m,50 sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m,80.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la compagnie pour le service du chemin de fer une voie char-

retière ou une passerelle pour piétons. L'excédant de dépenses qui en résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État et de la compagnie.

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, savoir :

1° Dans toute l'étendue de la traversée des lieux habités ;

2° Sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau ou des stations ;

3° Et enfin dans toutes les parties où l'administration le jugerait nécessaire.

Art. 62. — La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines, de carrières, d'usines ou d'établissements commerciaux qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement ; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires des mines, carrières, usines ou établissements commerciaux, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

(§ 3, 4 et 5 sans changements.)

§ 6. La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines, de carrières ou d'usines ou des établissements commerciaux avec la ligne principale du chemin de fer.

(Le surplus de l'article 62 comme au cahier des charges de la compagnie de la Vendée.)

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 24 mars 1874.

(N° 176)

[21 mai 1874.]

Achèvement du chemin de fer de Perpignan à Prades.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République française promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à pourvoir, par les soins du séquestre constitué en vertu du décret

du 8 février 1873 (*), à l'achèvement des travaux du chemin de fer de Perpignan à Prades et à l'exploitation de ce chemin.

Art. 2. — Les dépenses à faire pour l'achèvement du dit chemin de fer seront imputées:

1° Sur le solde de la subvention de l'État, montant à la somme de 170.165 francs;

2° Jusqu'à concurrence d'un million de francs, sur les fonds avancés à l'État par la compagnie du chemin de fer du Midi, conformément au consentement donné par cette compagnie, par lettre des 10-12 novembre 1873.

Art. 3. — Le montant des dépenses imputées sur les fonds avancés par la compagnie du Midi sera prélevé par l'État, avec les intérêts à 4 1/2 p. 100, sur le produit net de l'exploitation du chemin de fer, et, en cas d'insuffisance, sur le prix à provenir de la rétrocession ultérieure de ce chemin.

Le capital remboursé à l'État, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, sera rétabli au compte de la dite compagnie, pour être appliqué aux travaux à exécuter par l'État, en vertu des conventions passées avec cette compagnie.

Le montant des intérêts de ce capital restera acquis au trésor.

(N° 177)

[13 juin 1874.]

Ouverture de crédits supplémentaires sur l'exercice 1874.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République française promulgue la loi dont la teneur suit:

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1874, les crédits ci-après, montant à la somme totale de 9.177.602f,98.

Ces crédits sont répartis ainsi qu'il suit entre les divers chapitres du budget:

(*) *Annales*, 1873, p. 206.

		fr. c.
Chap. x.	Établissements thermaux appartenant à l'État.	18.675,00
—— xiii.	Navigation intérieure. — Canaux. (Travaux ordinaires.)	105.000,00
—— xiv.	Ports maritimes, phares et fanaux. (Travaux ordinaires.)	90.000,00
—— xxiv.	Grosses réparations des palais nationaux. . .	108.441,48
—— xxix *bis*.	Établissement d'un lazaret à Mindin, près Saint-Nazaire	41.549,00
—— xxix *ter*.	Travaux d'aménagement des eaux thermales et de réservoirs à l'établissement de Bourbonne	200.000,00
—— xxxiii *bis*.	Réparation des dégâts causés aux routes, marais et canaux de la Corse par l'ouragan des 13 et 14 novembre 1873	322.500,00
—— xxxiv.	Construction de ponts	670.000,00
—— xxxvii.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes	328.000,00
—— xliii.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État.	400.000,00
—— xliv.	Subventions aux compagnies concessionnaires de chemins de fer	2.143.437,50
—— xlix.	Travaux d'armement exécutés avec le concours de l'industrie privée	4.500.000,00
—— l.	Fabrication de cartouches et autres dépenses faites dans l'intérêt de la défense sous la direction du ministre des travaux publics. .	250.000,00
	Total	9.177.602,98

Art. 2. — Un crédit de 18.675 francs est annulé au chapitre xxvii du budget extraordinaire du ministère des travaux publics, exercice 1872.

Art. 3. — Les crédits ci-après, montant ensemble à la somme de 7.804.986f,50, sont annulés sur le budget de l'exercice 1873. Ils se répartissent ainsi qu'il suit :

		fr. c.
Chap. xxix *bis*.	Établissement d'un lazaret à Saint-Nazaire. . .	41.549,00
—— xxxiv.	Construction de ponts	670.000,00
—— xxxv.	Amélioration des rivières	450.000,00
—— xliv.	Subventions aux compagnies concessionnaires de chemins de fer	2.143.437,50
—— l.	Travaux d'armement à exécuter avec le concours de l'industrie privée	4.500.000,00
	Total égal	7.804.986,50

Art. 4. — Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi à l'aide des ressources créées par la loi du budget de l'exercice 1874.

(N° 178)

[5 août 1874.]

Fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1875.

(EXTRAITS.)

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

TITRE Ier.

BUDGET GÉNÉRAL.

§ 1er. — *Crédits accordés.*

Art. 1er. Des crédits sont ouverts aux ministres pour les dépenses générales de l'exercice 1875, conformément à l'état A ci-annexé.

Ces crédits s'appliquent :

. . . .

Aux services généraux des ministères, pour. . . 1.094.206.608

. . . .

§ 2. — *Impôts autorisés.*

. . . .

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits accordés.
	MINISTERE DE L'INTÉRIEUR.	
	Service extraordinaire.	francs.
XXIX.	Subvention pour faciliter l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires et d'intérêt commun.	5.750.000
	SERVICE DU GOUVERNEMENT GÉNÉRAL CIVIL DE L'ALGÉRIE.	
XVI.	Travaux publics. — Service ordinaire.	4.075.017
XVII.	Travaux publics. — Service extraordinaire.	7.361.100
	Total pour le gouvernement général civil de l'Algérie,	11.436.117

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits accordés.
	MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.	
	SERVICE GÉNÉRAL.	francs.
XI.	Travaux hydrauliques et bâtiments civils.	4.225.000
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.	
	1re SECTION. — *Service ordinaire.*	
1er.	Traitement du ministre et personnel de l'administration centrale.	744.000
II.	Matériel et dépenses diverses des bureaux de l'administration centrale.	146.000
III.	Personnel du corps des ponts et chaussées.	3.863.000
IV.	Personnel des sous-ingénieurs et des conducteurs des ponts et chaussées.	4.086.250
V.	Personnel du corps des mines; enseignement et écoles.	816.700
VI.	Personnel des gardes-mines.	190.500
VII.	Personnel des officiers et maîtres de port du service maritime.	288.500
VIII.	Personnel des agents affectés à la surveillance de la pêche fluviale.	327.000
IX.	Frais généraux; secours.	75.000
X.	Etablissement thermaux appartenant à l'Etat.	30.000
XI.	Routes et ponts. (Travaux ordinaires.).	28.800.000
XI *bis*.	Chaussées de Paris.	3.000.000
XI *ter*.	Routes forestières de la Corse (entretien).	150.000
XII.	Navigation intérieure.— Rivières. (Travaux ordinaires.)	4.800.000
XIII.	Navigation intérieure. — Canaux. (*Idem*.).	4.800.000
XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux. (*Idem*.).	5.640.000
XV.	Etudes et subventions pour travaux d'irrigation, de desséchement et de curage.	250.000
XVI.	Subventions applicables aux travaux à exécuter par voie de concession de péage et au rachat de concessions.	30.000
XVII.	Matériel des mines.	50.000
XVIII.	Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer.	13.675.640
XIX.	Exposition des œuvres des artistes vivants.	60.000
XX.	Personnel des bâtiments civils.	103.600
XXI.	Entretien des bâtiments civils.	850.000
XXII.	Réfection et grosses réparations des bâtiments civils. .	900.000
XXIII.	Entretien des palais nationaux.	1.141.500
XXIV.	Grosses réparations des palais nationaux.	600.000
XXV.	Service des régies des palais nationaux et du mobilier national.	862.800
XXV *bis*.	Frais de logement à Versailles du Président de la République.	72.000
XXVI.	Dépenses d'entretien et de grosses réparations des eaux de Versailles et de Marly.	350.000
XXVII.	Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance.	Mémoire.
XXVIII.	Dépenses des exercices clos.	*Idem*.
	Total de la 1re section.	76.702.490
	2e SECTION. — *Travaux extraordinaires.*	
XXIX.	Lacunes des routes nationales.	1.350,000
XXX.	Rectification des routes nationales.	1.000,000
XXXI.	Nouvelles routes nationales de la Corse.	300.000
	A reporter.	2.650.000

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits accordés.
		francs.
	Report	2.650.000
XXXII.	Routes forestières de la Corse	50.000
XXXII *bis*.	Réparation des dégâts causés aux routes et canaux de la Corse par l'ouragan des 13 et 14 novembre 1873	250.000
XXXIII.	Construction de ponts	2.000.000
XXXIV.	Amélioration des rivières	6.800.000
XXXV.	Etablissement de canaux de navigation	2.700.000
XXXVI.	Travaux d'amelioration et d'achèvement des ports maritimes	8.000.000
XXXVII.	Travaux de défense contre les inondations	550.000
XXXVIII.	Travaux d'amélioration agricole	1.035.000
XXXIX.	Travaux des routes agricoles et salicoles	315.000
XL.	Assainissement des marais communaux	25.000
XLI.	Prêts pour irrigations et desséchements	10.000
XLII.	Exécution de la carte géologique détaillée de la France	40.000
XLIII.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat	1.900.000
XLIV.	Subventions aux compagnies concessionnaires de chemins de fer	2.806.321
XLV.	Subventions pour chemins de fer d'intérêt local	4.415.408
XLVI.	Garanties d'intérêts aux compagnies de chemins de fer	40.000.000
XLVI *bis*.	Annuité pour payement des garanties d'intérêts aux compagnies de chemins de fer en 1872 et 1873	4 000.000
XLVII.	Édifices publics	1.700.000
XLVIII.	Construction du nouvel Opéra	1.000.000
	Total de la 2e section	80.246.729
	RÉCAPITULATION.	
	1re SECTION. — Service ordinaire	76.702.490
	2e SECTION. — Travaux extraordinaires	80.246.729
	Total pour le ministère des travaux publics	156.949.219

(N° 179)

[5 août 1874.]

Port de Bordeaux. — Achèvement d'un bassin à flot et construction d'une forme de radoub. — Avance, par la chambre de commerce de cette ville, d'une somme de 4.500.000 *francs.*

L'Assemblée nationale a adopté;

Le Président de la République française promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce de Bordeaux, ainsi qu'il résulte de sa délibération en date du 26 novembre 1873, d'avancer à l'État une somme de 4.500.000 francs, pour être affectée à l'achèvement du bassin à

flot en cours d'exécution dans ce port en vertu du décret du 27 juillet 1867 et à la construction d'une forme de radoub dans ce même bassin.

Art. 2. — La chambre de commerce est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excède pas 6 pour 100, la somme de 4.500.000 fr., montant de son avance à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec la faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission puisse dépasser 0f,45 p. 100.

Art. 3. — Les fonds successivement versés par la chambre de commerce, jusqu'à concurrence de la dite somme de 4.500.000 fr., porteront intérêt à 4 1/2 p. 100, à dater de leur versement.

L'amortissement, calculé au même taux de 4 1/2 p. 100, s'effectuera en quinze annuités, à partir de 1875.

La différence entre le taux d'intérêt payé par l'État à la chambre de commerce et celui qu'elle aura elle-même payé aux souscripteurs de l'emprunt qu'elle est autorisée à contracter sera couverte au moyen des produits du droit de péage établi par le décret du 6 juin 1868 et dont la perception continuera à son profit jusqu'à l'entier remboursement de la somme portant cette différence. Ce droit, fixé à 0f,20 par tonneau de jauge par le décret précité, sera porté à 0f,25 à partir du 1er janvier 1875.

(N° 180)

[5 août 1874.]

Port du Havre. — Achèvement de travaux en cours d'exécution. — Avance, par la chambre de commerce de cette ville, d'une somme de 6 millions de francs.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République française promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce du

Havre, ainsi qu'il résulte de ses délibérations des 16 octobre 1873, 19 février, 26 mars et 26 juin 1874, d'avancer à l'État la somme de 6 millions de francs, à l'effet d'assurer l'achèvement des travaux en cours d'exécution dans le port du Havre en vertu du décret du 18 juillet 1870.

Art. 2. — La chambre de commerce est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excède pas 6 p. 100, la somme de 6 millions, montant de son avance à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec la faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission puisse dépasser 0f,45 p. 100.

Art. 3. — Les fonds successivement versés par la chambre de commerce, jusqu'à concurrence de la dite somme de 6 millions de francs, porteront intérêt à 4 1/2 p. 100, à dater de leur versement.

L'amortissement, calculé au même taux de 4 1/2 p. 100, s'effectuera en quinze annuités, à partir de 1875.

La différence entre le taux d'intérêt payé par l'État à la chambre de commerce et celui qu'elle aura elle-même payé aux souscripteurs de l'emprunt qu'elle est autorisée à contracter sera couverte au moyen des produits du droit de péage établi par les lois des 14 juillet 1865 et 22 juillet 1870, et dont la perception continuera à son profit jusqu'à l'entier remboursement de la somme formant cette différence.

(N° 181)

[5 août 1874.]

Port de Marseille. — Travaux d'amélioration. — Déclaration d'utilité publique.—Avance, par la chambre de commerce de cette ville, d'une somme de 15 *millions de francs.*

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République française promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du port de Marseille, conformément aux dispositions de l'avant-projet dressé à la date du 4 avril 1874 et adopté par le conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce de Marseille, ainsi qu'il résulte de sa délibération du 22 mai 1874, d'avancer à l'État la somme de 15 millions de francs, à l'effet d'assurer l'exécution des travaux mentionnés dans l'article qui précède.

Art. 3. — La chambre de commerce de Marseille est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excède pas 6 p. 100, la somme de 15 millions de francs, montant des avances à faire à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser 0f,45 p. 100.

Art. 4. — Les fonds successivement versés par la chambre de commerce de Marseille, jusqu'à concurrence de la dite somme de 15 millions de francs, porteront intérêt à 4f,50 p. 100, à dater de leur versement.

L'amortissement, calculé au même taux de 4f,50 p. 100, s'effectuera en quinze annuités, payables en termes semestriels, à partir du 15 janvier 1880.

Art. 5. — Il sera établi au port de Marseille, à partir du 1er janvier 1875, par application de l'article 4 de la loi du 19 mai 1866, un droit de 0f,10 par tonneau de jauge sur tout navire chargé entrant dans le port de Marseille et venant du long cours ou des pays étrangers.

Ce droit ne sera pas applicable au matériel naval de l'État.

La perception du droit susmentionné est concédée à la chambre de commerce pour couvrir la différence entre le taux d'intérêt payé par l'État à la chambre de commerce et celui qu'elle aura elle-même payé aux souscripteurs de l'emprunt qu'elle est autorisée à contracter. Cette perception cessera aussitôt après l'entier remboursement de la somme formant cette différence.

(N° 182)

[5 août 1874.]

Ouverture de crédits supplémentaires sur l'exercice 1874.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Les crédits ci-après, montant ensemble à la somme de 182.637 francs, sont ouverts au ministre des travaux publics sur l'exercice 1874.

Ces crédits sont répartis comme il suit :

		francs.
Chap. XVII	Matériel des mines.	17.637
—— XXII	Constructions et grosses réparations des bâtiments civils.	20.000
—— XLVII	Édifices publics.	75.000
—— XLVIII *ter*.	Reconstruction de la colonne Vendôme.	70.000
	Total égal.	182.637

Art. 2.—Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi à l'aide des ressources créées par la loi du budget de l'exercice 1874.

DÉCRETS.

(N° 183)

[8 octobre 1873.]

Etablissement, dans le département du Pas-de-Calais, des chemins de fer d'intérêt local d'Arras à la limite du département de la Somme, vers Doullens, et de Frévent à Bouquemaison.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu les avant-projets présentés pour l'établissement, dans le dé-

partement du Pas-de-Calais, des chemins de fer d'intérêt local d'Arras à la limite du département de la Somme, vers Doullens, et de Frévent à Bouquemaison ;

Vu les dossiers de l'enquête d'utilité publique à laquelle ces avant-projets ont été soumis, et, notamment, les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 27 et 29 juin 1872 et 27 janvier 1873 ;

Vu la délibération, en date du 28 août 1872, par laquelle le conseil général du département du Pas-de-Calais a approuvé la concession des chemins de fer susmentionnés ;

Vu la convention passée, le 23 novembre 1872, pour la construction et l'exploitation des dits chemins, entre le préfet du département et les sieurs *Simon Simon* et *Paul Haarbleicher*, agissant au nom de la banque franco-autrichienne-hongroise, ainsi que le cahier des charges annexé à cette convention ;

Vu le procès-verbal de la conférenee tenue entre les officiers du génie militaire et les ingénieurs des ponts et chaussées, et la lettre, en date du 16 août 1873, par laquelle le ministre de la guerre adhère à l'exécution de ces chemins ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 29 mai 1873 ;

Vu la lettre du ministre des finances et celle du ministre de l'intérieur, des 12 et 22 août 1873 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Vu la loi du 11 août 1871, sur les conseils généraux ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après :

1° D'Arras vers Doullens, passant par ou près Beaumetz-les-Loges, Mondicourt et Pommera, et aboutissant à la limite des départements du Pas-de-Calais et de la Somme, vers Authieule ;

2° De Frévent à Bouquemaison.

Art. 2. — Le département du Pas-de-Calais est autorisé à pourvoir à l'exécution de ces chemins, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions de la convention susvisée, passée avec les sieurs *Simon Simon* et *Paul Haarbleicher*, agissant au nom de

la banque franco-autrichienne-hongroise, et du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Il est alloué au département du Pas-de-Calais, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865 et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 151.666 fr.

Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, à des époques qui seront fixées ultérieurement par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains, travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre-cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement, et sous la condition que les émissions d'obligations successivement autorisées ne pourront jamais dépasser le montant des versements effectués sur le capital-actions.

Art. 5. — Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

Entre le préfet du Pas-de-Calais, assisté de la commission départementale, agissant en conformité de la délibération du conseil général du 28 août 1872,

Et MM. *Paul Haarbleicher* et *Simon Simon*, agissant en leur qualité d'administrateurs-directeurs de la banque franco-autrichienne-hongroise, constituée suivant acte passé devant Me *Lavoignat*, notaire à Paris, le 18 décembre 1871, et dont le siége social est à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, n° 39, et rue Auber, n° 6, autorisés à l'effet des présentes par délibération du comité de la dite banque, du 16 septembre dernier, les dits sieurs *Paul Haarbleicher* et *Simon*

Simon, au nom de la dite banque, élisant domicile à Arras, en la demeure de M. *Poilay*, rue Saint-Vaast, n° 11,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du Pas-de-Calais, assisté de la commission départementale, concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans, sous la réserve de la déclaration d'utilité publique, à la banque franco-autrichienne-hongroise, qui l'accepte, l'exécution et l'exploitation de la partie située dans le Pas-de-Calais d'un chemin de fer d'Arras à Doullens, passant par Beaumetz-les-Loges, Mondicourt, Pommera, et aboutissant à la limite des départements du Pas-de-Calais et de la Somme, vers Authieule, le tout conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. — De son côté, la banque franco-autrichienne-hongroise s'engage à acheter les terrains nécessaires à l'établissement du chemin, à exécuter ce chemin et à le mettre en exploitation dans un délai de trente mois, à partir de l'approbation des projets.

Art. 3. — Pour assurer l'exécution de cette clause, la compagnie franco-autrichienne-hongroise s'engage à produire les projets définitifs du chemin dans un délai de six mois, à partir du décret d'utilité publique, et à fournir, dans un délai maximum d'un mois après la demande qui en sera faite, les projets relatifs aux modifications ou variantes qui pourraient lui être demandées, étant entendu que lesdites modifications n'augmenteraient pas la longueur du tracé ni les difficultés d'exécution de l'avant-projet dressé par MM. *Abt* et compagnie, le 17 mai 1872 (tracé bleu), et approuvé par le conseil général.

En cas de non-exécution de cette condition, la compagnie subira une retenue de 1.000 francs par jour jusqu'au moment où elle y aura satisfait.

Art. 4. — La banque franco-autrichienne-hongroise s'engage également à commencer l'exécution de la ligne de manière à avoir dépensé en acquisitions de terrains, travaux et fournitures une somme d'au moins 6.000 francs par kilomètre dans l'année qui suivra l'approbation du projet.

Art. 5. — Il sera fourni par la banque concessionnaire, dans les huit jours de la présente convention, un cautionnement de 150.000 francs; ce cautionnement sera remboursé dans les termes du cahier des charges.

Art. 6. — Une indemnité de 400 francs par jour de retard sera payée au département par la banque concessionnaire, si elle n'a pas terminé les travaux et mis le chemin en exploitation à l'expiration des trente mois qui lui sont accordés à partir de l'approbation des projets.

Le manquement à l'une ou l'autre des conditions ci-dessus entraînera en outre la perte du cautionnement et pourra entraîner la déchéance de la concession. Cette déchéance sera prononcée, s'il y a lieu, par le conseil général, à la suite d'une simple mise en demeure administrative.

Art. 7. — La banque franco-autrichienne-hongroise s'engage à établir sur la ligne, pour les voyageurs de toute classe, au moins trois trains par jour dans les deux sens.

Ces trains marcheront avec une vitesse d'au moins 30 kilomètres à l'heure.

Art. 8. Il sera payé à la banque concessionnaire, à titre de subvention :

1° Par le département, une somme de 400.000 francs, qui sera versée en trois termes égaux, dont le premier sera exigible après justification de l'acqui-

sition des terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer, le second après l'achèvement des terrassements et des ouvrages d'art du corps du chemin de fer, et le troisième dans les six mois qui suivront l'ouverture de l'exploitation complète de la ligne, ci. . . . . 400.000 fr.

2° Par le canton de Paz, sous la garantie du département, une somme de 25.000 francs aussitôt après la complète exécution des travaux. 25.000

3° Par la ville d'Arras, qui en a pris l'engagement par délibération du 23 octobre 1871. . . . . 30.000

4° Et par l'État, une somme de 151.666 francs, en conformité des dispositions de la loi du 12 juillet 1865. . . . . 151.666

Total. 606.666

Il est formellement stipulé que l'État et le département sont seuls débiteurs des sommes qui les concernent.

Art. 9. — Lorsque le revenu brut de la ligne dépassera le chiffre de 23.000 francs par kilomètre et par an, la banque concessionnaire fera remise au département du quart du produit brut excédant le dit chiffre de 23.000 fr., proportionnellement au nombre de kilomètres concédés dans le département du Pas-de-Calais, mais seulement jusqu'au complet remboursement des sommes avancées en principal et intérêts.

Cet excédant attribué au département sera partagé entre lui et l'État au prorata de leur subvention respective.

Art. 10. — La banque concessionnaire ne pourra faire aucune cession, de quelque nature qu'elle soit, sans l'autorisation du département. Néanmoins, elle est autorisée dès à présent à conclure, seulement avec les compagnies de Frévent à Gamaches et d'Abancourt au Tréport, tous traités de fusion ou d'exploitation.

Art. 11. — Le préfet, assisté de la commission départementale, concède également, au nom du département, à la compagnie franco-autrichienne-hongroise, pour le même terme de quatre-vingt-dix-neuf ans, l'exécution et l'exploitation dans les mêmes conditions techniques que celles de la ligne d'Arras à Doullens, de la partie comprise dans le Pas-de-Calais de l'embranchement de Frévent à Bouquemaison, sur une longueur d'environ 7 kilomètres.

Art. 12. — Cette concession est faite sans aucune subvention, comme conséquence de la concession du chemin de fer d'Arras à Doullens, et à la condition que le département de la Somme donnera à la même compagnie la concession du chemin d'Authieule à Doullens dans les conditions qui seront déterminées par lui, sans préjudice de la subvention que pourra donner la ville de Doullens.

Art. 13. — Cet embranchement devra être livré à l'exploitation un an au plus tard aprés l'achèvement des lignes de Béthune à Frévent et de Doullens à Bouquemaison.

Art. 14. — Toutes les clauses ci-dessus reprises, relatives au chemin de fer

d'Arras à Doullens, ainsi que le cahier des charges de la concession, seront applicables à l'embranchement de Frévent à Bouquemaison.

Fait double à Arras, le 23 novembre 1872.

Signé Cte DE RAMBUTEAU.
HAARBLEICHER et SIMON.
DUFOUR, DEGRAVE, DE ROSAMEL, SENS, VAST et GRAUX.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 8 octobre 1873, enregistré sous le n° 1016.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne concédée partira d'Arras, passera par Beaumetz-les-Loges, Mondicourt, Pommera, et aboutira à la limite des départements du Pas-de-Calais et de la Somme, vers Authieule.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir du décret qui autorise l'exécution.

Ils devront être terminés dans un délai de trente mois, à partir de l'approbation du projet par l'administration, de telle sorte qu'à l'expiration de ce dernier délai le chemin de fer soit en exploitation dans toute son étendue, sans préjudice de ce qui est dit au traité.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure, pour ce qui concerne la grande voirie, et du préfet, pour ce qui concerne la petite. L'administration et le préfet pourront y indroduire les modifications qu'ils jugeront nécessaires. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre restera dans les bureaux de la préfecture.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces

---

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt, local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir. (*Annales*, 1872, p. 34), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

Art. 4 à 6. . . . .

Art. 7. . . . .

Les concessionnaires établiront le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront nécessaires pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux. Les dimensions de ces fossés ou rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinasion des pentes et rampes est fixé à 12 millimètres par mètre. Néanmoins, à la sortie d'Arras et sur une distance de 1.800 mètres environ, ces pentes pourront être de 14 millimètres par mètre.

. . . .

Art. 9 à 13. (*Voir les articles correspondants du type indiqué.*)

Art. 14. . . . .

Ces rampes ou pentes seront précédées d'un palier de 15 mètres de longueur au moins. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15 et 16. . . . .

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

. . . .

Art. 18. . . . .

Art. 19. — La voie sera établie d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails pèseront 35 kilogrammes par mètre courant et le matériel sera construit dans les mêmes conditions que celui des grandes compagnies.

Art. 20. — Le chemin de fer sera bordé de haies ou de toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, savoir :

1° Dans toute l'étendue de la traversée des lieux habités;

2° Sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau;

3° Et sur les autres points qui pourraient être indiqués par l'administration.

Art. 21 et 22. . . . .

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et réglements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — (*Voir l'art. 23 du type indiqué.*)

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de

la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 25 et 26. — (*Voir les art. 24 et 25 du type indiqué.*)

Art. 27. — La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28 à 30. — (*Voir les art. 27 à 29 du type indiqué.*)

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30. . . . .

Art. 31. — Le préfet déterminera, sur les propositions de la compagnie ou elle entendue, les points où des gardiens devront être établis pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire aux passages à niveau. Les frais d'établissement et l'entretien de ces gardiens seront à la charge de la compagnie.

Art. 32 à 34. — (*Voir les art. 31 à 33 du type indiqué.*)

TITRE III.

DUREE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La concession du chemin de fer mentionné à l'article 1er du présent cachier des charges aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter de l'expiration du délai d'un an fixé par l'article 2.

Art. 36. — (*Voir l'art. 35 du type indiqué.*)

Art. 37. . . . .

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,087	0,033	0,12
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,065	0,025	0,09
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0,042	0,018	0,06
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,50).	0,020	0,005	0,025
Petite vitesse.			
. . . .			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,24	0,16	0,40
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — OEufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Maïs. — Riz. — Châtaignes. — Betteraves et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,11	0,07	0,18
2e classe. — Pierres de taille et produits de carrière. — Minerais. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Houille. — Marnes. — Cendres. — Pulpes de betteraves. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Cailloux et sables	0,08	0,04	0,12

SUITE DU TARIF. 3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX		
	de péage.	de transport.	totaux.
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes. . . .	0,12	0,06	0,18
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes. . . .	0,17	0,08	0,25
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,30	1,20	3,50
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,90	1,50	4,40
Tender de 7 à 10 tonnes.	1,15	0,60	1,75
Tender de plus de 10 tonnes..	1,70	0,90	2,60
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender, marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,20	0,10	0,30
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,26	0,14	0,40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.	0,17	0,08	0,25
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront, en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,10	0,06	0,16
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,52	0,28	0,80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,28	0,12	0,40

. . . .

Aux haltes désignées à l'article 9, la distance et la taxe seront comptées comme si le départ avait lieu de la station immédiatement la plus éloignée de l'arrivée et comme si l'arrivée avait lieu à la station la plus immédiatement éloigée du point de départ.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par 2 centimètres de tonne ou par 5 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 5 kilogrammes payera comme 5 kilogrammes; entre 5 et 10 kilogrammes, comme 10 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 2 kilogrammes; 2° au-dessus de 2 jusqu'à 5 kilogrammes; 3° au-dessus de 5 kilogrammes, par fraction indivisible de 5 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur les marchés régulateurs de Roye et d'Arras, à 20 francs ou au-dessus, le préfet pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f,08, par tonne et par kilomètre.

Art. 42 *bis*. — L'administration pourra exiger que la compagnie délivre des billets d'aller et de retour à prix réduits entre deux gares quelconques de la concession.

Ces billets, valables pour une durée maximum de vingt-quatre heures, à partir du départ ou du passage du premier train de la journée jusqu'à l'arrivée du dernier train de la même journée, seront taxés à 0f,25 par franc au-dessous du tarif de l'article précédent.

Les billets d'aller et de retour avec faculté de séjour pendant une journée, ou valables pendant quarante-huit heures, dans les mêmes conditions que ci-dessus, seront taxés à 0f,20 par franc au-dessous du même tarif.

Art. 43. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le dixième du nombre total des places du train.

Art. 44 à 46. — (*Voir* 43 *à* 45.)

Art. 47. . . . .

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

Dans les quatre cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

Art. 48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées

qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

. . . .

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre l'administration et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

L'administration se réserve aussi la faculté d'abaisser les taxes jusqu'à concurrence de 20 p. 100 au-dessous des limites déterminées par le tarif; mais elle s'en interdit l'exercice jusqu'au moment où le produit kilométrique brut aura atteint le chiffre de 15.000 francs.

Art. 49. — (*Voir* 48.)

Art. 50. . . . .

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51 à 53. — (*Voir* 50 *à* 52.)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54 et 55. — (*Voir* 53 *et* 54.)

Art. 56. — (*Voir* 55.)

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture donnera lieu à l'application de la moitié du prix du tarif.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 57. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

La compagnie concessionaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et, au besoin, requise par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 et 59. . . . .

Art. 60. . . . .

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

. . . .

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 60 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 60 kilomètres, 15 p. 100.

Art. 61. — La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin, aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé et l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements viendraient à suspendre en tout ou partie leurs transports.

Art. 62. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutefois, les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, anssi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Art. 63. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 64. — Le chemiu de fer sera placé sous la surveillance de l'administration.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception de travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie. Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, dans une caisse indiquée par le préfet, une somme de 100 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 57 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 66. — Dans les huit jours de l'acte de concession, la compagnie déposera au trésor public une somme de 150.000 francs en numéraires ou en rentes sur l'État, ainsi qu'il est expliqué au traité passé avec la compagnie, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics cotés à la bourse de Paris, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 67. — La compagnie devra faire élection de domicile à Arras.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Pas-de-Calais.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Pas-de-Calais, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 69. — Les frais d'enregistrement résultant du présent cahier des charges et de la convention y annexée seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Fait double à Arras, le 23 novembre 1872.

Signé C[te] DE RAMBUTEAU.
HAARBLEICHER et SIMON SIMON,
DEGRAVE, SENS, VAST, DUFOUR et DE ROSAMEL.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 8 octobre 1873.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

(N° 184)

[18 octobre 1873.]

Cale de radoub du port de Bordeaux. — Modification de tarif.

Les dispositions suivantes sont ajoutées à l'article 5 du décret du 7 avril 1866, modifié par le décret du 10 février 1873 (*), et fixant le tarif des taxes à percevoir par les sieurs *Labat* et *Moulinié* sur les navires fréquentant leur cale de radoub établie au port de Bordeaux (Gironde) :

« Tout navire à vapeur dont la puissance nominale sera jugée « par les propriétaires de la cale ne pas devoir donner une rému- « nération en rapport avec la capacité du navire pourra, à la vo- « lonté du propriétaire de l'engin, être considéré comme navire à

(*) *Annales* 1873, p. 481.

« voiles et payera le tarif par tonneau de jauge, au lieu de celui « par cheval nominal.

« Tout navire ayant un faux tillac et ayant à ce titre une jauge « réduite payera comme si son faux tillac n'existait pas. »

(N° 185)

[28 octobre 1873.]

Établissement d'un réseau de chemin de fer d'intérêt local dans le département de Maine-et-Loire. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu les avant-projets présentés pour l'établissement d'un réseau de chemin de fer d'intérêt local dans le département de Maine-et-Loire;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle ces avant-projets ont été soumis dans le département, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 12 et 13 mars 1872;

Vu les délibérations, en date des 7 novembre 1871, 12 avril 1872 et 25 avril 1873, par lesquelles le conseil général de Maine-et-Loire a approuvé la direction et l'établissement du réseau de chemins de fer susmentionné, ainsi que le traité passé, le 25 mai 1873, pour sa construction et son exploitation, avec une compagnie représentée par MM. le marquis de *Contades* et *Armand Donon;*

Vu le dit traité et le cahier des charges y annexé;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 8 août 1872 et 7 juillet 1873;

Vu les lettres du ministre des finances, des 16 octobre 1872 et 3 juillet 1873, les lettres du ministre de l'intérieur, des 19 octobre 1872 et 4 août 1873, et celle du ministre de la guerre, du 1er septembre 1873;

Vu la lettre de la compagnie du chemin de fer d'Orléans, en date du 5 juillet 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juilet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement du réseau de chemins de fer comprenant les lignes ci-après indiquées :

1° De Montreuil-Bellay à Angers;

2° De Cholet vers Nantes;

3° De Beaupréau à Chalonnes;

4° De Faye à Chalònnes;

5° De Beaufort à Angers.

Art. 2. — Le département de Maine-et-Loire est autorisé à pourvoir à l'exécution du dit réseau de chemins de fer à titre d'intérêt local, suivant les dispositions de loi du 12 juillet 1865 et conformément au traité passé, le 25 mai 1873, avec MM. le marquis *de Contades* et *Armand-Donon*, et au cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces traité et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Il est alloué au département de Maine-et-Loire sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865 et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux pubics, une subvention de 2.047.500 francs, basée sur le prix de 11.250 francs par kilomètre. La dite subvention sera réduite de 11.250 francs par kilomètre dans le cas où l'une des lignes projetées, et notamment le prolongement de Montrevault à la limite de la Loire-Inférieure, concédé conditionnellement, ne recevrait pas son exécution.

Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, à des époques qui seront ultérieurement déterminées par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, de l'emploi, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du terme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés

et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôts de cautionnement, et sous la condition que les émissions d'obligations successivement autorisées ne pourront jamais dépasser le montant des versements effectués sur le capital-actions.

Art. 5. — Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

L'an 1873, le 25 mai,

Entre le préfet du département de Maine-et-Loire, agissant au nom du département comme suite au contrat intervenu le 19 avril 1872, en vertu des délibérations du consil général en date des 7 novembre 1871, 12 avril 1872 et 25 avril 1873, et sous réserve de l'obtention de la subvention de l'État, de la déclaration d'utilité publique,

D'une part;

Et M. le marquis *de Contades*, membre du conseil général de l'Orne, demeurant à Paris, rue Abattucci, n° 63, et M. *Armand Donon*, banquier, demeurant à Paris, avenue Gabriel, n° 42, agissant au nom d'une compagnie en voie de formation,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département de Maine-et-Loire, en exécution de la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local, concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du décret déclaratif d'utilité publique, à MM. *Donon* et marquis *de Contades*, agissant comme il est dit ci-dessus, qui acceptent, les lignes de chemins de fer d'intérêt local ci-après désignées :

	kil.
1° De Saumur à la limite du département, dans la direction de la Flèche, en passant par ou près Longué, Beaufort et Baugé; longueur à construire.	60
2° De Saumur à Cholet, par ou près Doué, Tigné et Vihiers, avec gare spéciale à Cholet; longueur à construire, environ	60
3° De Beaupréau à Cholet; longueur à construire, environ.	18
4° De Montreuil-Bellay à Pouancé, par ou près Doué, Martigné-Briand, Thouarcé, Angers, Bécon, le Louroux et Candé, traversant la Loire par un viaduc spécial en amont des Ponts-de-Cé, aboutissant à Angers, à une gare spéciale dans la prairie Saint-Serge, et se raccordant avec la gare du réseau d'Orléans; longueur à construire, environ. . . .	130
5° D'un point de la ligne de Montreuil à Pouancé, au nord de Faye, à Chalonnes, par la vallée du Layon, avec gare spéciale à Chalonnes se raccordant avec la gare du chemin de fer d'Angers à Niort; longueur à	
A reporter.	268

	kil.
Report.	268
construire, environ.	25
6° De Chalonnes à Beaupréau et Montrevault, avec prolongement vers le département de la Loire-Inférieure, dans la direction du Loroux-Bottereau; longueur à construire, environ.	50
7° De Chalonnes à Bécon en empruntant le viaduc sur la Loire de la ligne d'Angers à Niort, et, s'il y a lieu, portion de la ligne de Tours à Nantes, en aval de la Poissonnière; longueur à construire, environ. . .	17
8° D'Angers à la limite du département, dans la direction du Château-la-Vallière, en passant par ou près Corné, Mazé, Beaufort, Baugé et Noyant; longueur à construire, environ.	48
9° De Montreuil-Bellay à la limite du département, dans la direction de Thouars; longueur à construire, environ.	5
10° De Loiré à la ligne de l'Ouest (Angers à Laval), par Segré; longueur à construire, environ	17
11° De Montjean à un point de la ligne de Chalonnes à Beaupréau; longueur à construire, environ.	10
Longueur totale à construire, environ.	440

Art. 2. — Conformément à la dépêche du ministre des travaux publics, en date du 20 février 1873, le réseau ci-dessus désigné est fractionné ainsi qu'il suit :

LIGNES NON SUBVENTIONNÉES.

	kil.
Saumur à la limite du département de la Flèche, par ou près Longué, Beaufort, Baugé.	60
Montreuil-Bellay à la limite du département, dans la direction de Thouars.	5
Total.	65

LIGNES SUBVENTIONNÉES.

1er *groupe.*

	kil.	mèt.
Montreuil-Bellay à Doué.	14	400
Doué à Martigné-Briand	11	600
Martigné-Briand à Anvers, par Thouarcé, Faye, Brissac et les Ponts-de-Cé.	38	000
D'un point de la section de Martigné à Angers, par ou près Faye, à Chalonnes.	25	245
De Chalonnes à Beaupréau.	25	325
De Beaupréau à Cholet	18	575
De Beaupréau à Montrevault, avec prolongement vers la Loire-Inférieure.	25	240
D'Angers à la ligne de Saumur à la Flèche, par ou près Beaufort.	24	400
Total.	182	800

2e groupe.

	kil. mèt.
De Martigné-Briand à Cholet, par Vihiers	43 085
De Chalonnes à Pouancé, par Bécon et Candé	62 300
De Bécon à Angers (raccordement avec la ligne de l'Ouest)	16 000
Total	122 000

3e groupe.

De Saumur à Doué	16 400
De Baugé à Noyant, avec prolongement jusqu'à la limite d'Indre-et-Loire	23 600
D'un point de la ligne de Chalonnes à Pouancé, par ou près Loiré, à Segré (raccordement avec l'Ouest)	16 000
Embranchement de Montjean	10 000
Total	66 000

Art. 3. — La compagnie concessionnaire accepte dès à présent les modifications qui pourraient être apportées en temps utile aux tracés des lignes mentionnées à l'article précédent, soit par l'État, soit par le conseil général, et notamment au tracé direct entre Longué et Baugé, sur la ligne de Saumur à la Flèche.

Art. 4. — La ligne de Saumur à la limite du département, dans la direction de la Flèche, aura son point de départ sur la rive gauche de la Loire, dans la gare du chemin de fer d'intérêt local de Poitiers à Saumur, et la traversée de la Loire, qui est comprise dans la concession, s'effectuera par un pont construit spécialement pour cette traversée.

Art. 5. — La ligne de Montreuil-Bellay à Pouancé traversera la Maine en amont de la ligne d'Angers à Laval, concédée à la compagnie de l'Ouest. Dans les cas où, en temps voulu, cette compagnie ne se serait pas mise en mesure de construire ce pont et les 3 kilomètres environ qui sont communs aux deux réseaux, la compagnie concessionnaire demandera au Gouvernement l'autorisation d'exécuter ce travail par anticipation, sauf remboursement de ses avances par qui de droit.

Art. 6. — La concession du réseau, tel qu'il est spécifié à l'article 1er, est faite aux clauses et conditions générales du cahier des charges annexé au décret du 1er mars 1872, portant déclaration d'utilité publique du chemin de fer d'intérêt local de Poitiers à Saumur, concédé dans le département de Maine-et-Loire, et dont un exemplaire modifié en conformité de la présente convention est ci-annexé; toutefois, le maximum de l'inclinaison des pentes ou rampes est fixé à 15 millimètres par mètre.

Art. 7. — La concession ne deviendra obligatoire pour la compagnie, en ce qui concerne les sections de Montreuil-Bellay à la limite du département, dans la direction de Thouars, de Baugé à la limite du département, dans la direction de Château-la-Vallière, et de Montrevault à la limite du département, dans la direction du Loroux-Bottereau, que si elle obtient des départements limitrophes la concession des lignes de prolongement dans ce département jusqu'à Thouars, la Flèche, un point de la ligne de Tours au Mans et Nantes.

Art. 8. — La compagnie concessionnaire s'engage à exécuter et à mettre en exploitation les différents groupes du réseau de chemins de fer qui fait l'objet de la présente convention et à se conformer, pour leur construction et leur exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges susmentionné, et ce dans le délai de cinq ans, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique qui interviendra successivement pour chacun des groupes.

Ce délai sera réduit, pour la ligne de Saumur à la Flèche, à deux ans, à partir de l'approbation des plans.

Art. 9. — Le préfet de Maine-et-Loire, au nom du département, s'engage à accorder à la compagnie concessionnaire, pour l'exécution de chacun des trois groupes susdésignés des lignes subventionnées, et en proportion des dépenses et des travaux de chacune de ces lignes, les subventions suivantes :

Premier groupe, réseau bleu (pont sur la Loire, à ou près des Ponts-de Cé, gare d'Angers, 182 kilomètres environ) : 45.000 francs par kilomètre ;

Deuxième groupe, réseau jaune (122 kilomètres): 30.000 francs par kilomètre;

Troisième groupe, réseau vert (66 kilomètres) : 20.000 francs par kilomètre;

La dite subvention sera payée à la compagnie, pour chacun des groupes, en dix termes semestriels égaux, sans intérêt, au fur et à mesure de l'avancement des travaux et sur justification d'une dépense double, en terrains, travaux approvisionnements et dépôt de cautionnement, de la somme à payer. Le premier terme sera exigible au 30 juin de l'année qui suivra la date de la déclaration d'utilité publique et après l'accomplissement de la clause inscrite à l'article 18.

Le payement des subventions s'effectuera dans le mois qui suivra la remise des pièces justificatives par la compagnie.

La compagnie concessionnaire, de son côté, s'engage, quand le produit brut de son exploitation dépassera 16.000 francs par kilomètre, à partager l'excédant de cette somme avec le département.

Ce chiffre de 16.000 francs sera porté à 17.000 francs dès la mise en exploitation du deuxième groupe, et à 18.000 francs dès l'exploitation du troisième groupe.

Toutefois, le partage ne commencera qu'après le prélèvement, dans l'établissement des comptes annuels, des sommes nécessaires à l'attribution au capital-actions d'un intérêt de 6 p. 100;

Les frais d'exploitation ne devant, en aucun cas, figurer dans les comptes susdits pour plus de 50 p. 100 des recettes brutes.

Art. 10. — La compagnie concessionnaire s'engage à suivre, pour la mise en exploitation des lignes, l'ordre que fixera le conseil général; elle s'engage, en outre, à commencer les travaux dans le délai maximum d'un an, à partir de la déclaration d'utilité publique.

Art. 11. — Les subventions accordées pour les lignes subventionnées, soit par l'État, en vertu de la loi du 12 juillet 1865, soit par les communes ou les particuliers, appartiendront en entier au département, sous quelque forme qu'elles se produisent.

En cas de partage dans les conditions de l'article 9 ci-dessus, la somme versée par la compagnie coucessionnaire sera répartie entre le département,

l'État, les communes ou les particuliers, au prorata des sommes fournies par chacun d'eux.

Art. 12. — Dans le cas où le département céderait à la compagnie concessionnaire des terrains nécessaires à celle-ci pour l'établissement de la voie ou de ses dépendances, le prix de ces terrains sera fixé par experts et il sera accepté par la compagnie en déduction de la subvention.

Art. 13. — Dans le cas où la compagnie concessionnaire rétrocéderait à un titre quelconque, à une autre société, tout ou partie des lignes qui font l'objet de la présente convention, il ne serait en rien dérogé aux stipulations de l'article 9, et le produit kilométrique de la ligne ou des lignes rétrocédées continuerait à entrer dans le calcul du prix moyen sur lequel doit se régler le partage.

Il est d'ailleurs entendu que chacune des parties du réseau départemental demeurera affectée à la garantie de la totalité des obligations contractées par la compagnie concessionnaire pour l'ensemble du réseau, alors même que tout ou partie de ces lignes serait passé aux mains de tiers auxquels la compagnie les aurait rétrocédées.

La compagnie concessionnaire, en aucun cas, ne cessera d'être assujettie, en même temps que ces concessionnaires, à toutes les charges, obligations, clauses et pénalités privées, soit par la présente convention, soit par le cahier des charges, notamment par l'article 39, § 1er.

Art. 14. — Pour indemniser la compagnie concessionnaire des dépenses qui résulteront de la construction du viaduc sur la Loire, près les Ponts-de-Cé, elle est autorisée à percevoir, pour tout le trafic empruntant ce passage, les droits de péage et de transfert fixés au cahier des charges de la présente convention, en ajoutant à cette traversée 2 kilomètres à la distance réellement parcourue. Le préfet, au nom du département, s'engage en outre, vis-à-vis d'elle, à calculer la subvention, telle qu'elle est stipulée à l'article 9 ci-dessus, sur une longueur excédant de 1 kilomètre la longueur réelle du réseau subventionné.

Art. 15. — Pour les marchandises et les voyageurs en provenance ou en destination de la rive gauche de la Loire, près les Ponts-de-Cé, de Chalonnes-sur-Loire et dès au delà de ces deux points, les tarifs seront calculés sur la base de 22 kilomètres, prise comme maximum. Pour les localités intermédiaires, il ne sera rien dérogé au tarif kilométrique.

Art. 16. — Dans le cas où des ateliers de construction ou de réparation seraient établis dans le département, ils le seront dans les dépendances ou annexes de la gare d'Angers, au choix de la compagnie.

Art. 17. — La compagnie concessionnaire fournira un cautionnement de 2.500 francs par kilomètre déclaré d'utilité publique. Ce cautionnement pourra être fourni en espèces, en rentes ou en obligations départementales communales; il sera déposé au trésor public, à la caisse des dépôts et cansignations ou dans une autre caisse indiquée par le conseil général, dans le mois qui suivra la déclaration d'utilité publique.

Il sera remboursé dans les termes et suivant le mode déterminés par l'article 66 du cahier des charges précité.

Transitoirement et jusqu'à la déclaration d'utilité publique de la première

partie du réseau, la compagnie affectera à la garantie de son entreprise un cautionnement de 500.000 francs, en espèces ou en titres comme ci-dessus, et versés dans une des caisses susdésignées.

Art. 18. — La compagnie concessionnaire sera tenue, pour que les présentes conventions soient définitives, de justifier de sa constitution au moyen de souscriptions en actions et obligations, suivant la proposition admise par le Gouvernement, avec 125 francs versés sur les actions. Le capital-actions afférent au premier groupe subventionné ne sera point inférieur à 10 millions. Le premier payement semestriel de la subvention n'aura lieu, outre les conditions relatées à l'article 9, que lorsque les concessionnaires justifieront du versement sur le capital-actions d'une somme d'au moins 5 millions.

Le produit des obligations, dont l'émission restera facultative pour la compagnie, ne pourra être employé qu'après la proportion du capital-actions dépensé prescrite par le Gouvernement; en attendant cette époque, le produit des souscriptions sera déposé dans la caisse d'un établissement agréé par le préfet de Maine-et-Loire, de façon que l'emploi de ces fonds soit conforme aux prescriptions de l'État.

Art. 19. — Si à un titre quelconque, soit par suite de déclaration comme ligne d'intérêt général, soit par suite de communauté d'exploitation avec les compagnies voisines cointéressées, les lignes de Saumur à la Flèche et de Montreuil Bellay à Thouars venaient à être distraites, comme construction ou exploitation, du réseau de Maine-et-Loire, il ne sera rien changé aux conditions du présent traité pour les trois groupes subventionnés.

Art. 20. — Les clauses et conditions du cahier des charges précédemment accepté par les concessionnaires conserveront toute leur valeur, en tant qu'il n'y aura pas été dérogé par les clauses du présent contrat.

Art. 21. — La compagnie concessionnaire déclare dès à présent établir son siége social à Paris, rue Louis-le-Grand, n° 15, et fait en même temps élection de domicile à Angers, provisoirement en l'étude de Me *Loriol de Barny*, notaire, avec attribution de juridiction administrative et judiciaire.

Art. 22. — Les lignes non subventionnées de Saumur à la Flèche et de Montreuil-Bellay sur Thouars sont et demeurent distraites de la concession.

Les trois groupes de chemins de fer définis à l'article 2 seront exécutés successivement, chacun après l'achèvement du précédent, en vertu de décrets distincts successivement rendus. La compagnie n'aura, d'ailleurs, aucune répétition à exercer contre le département dans le cas où, par suite de faits nouveaux survenus pendant l'exécution des lignes du premier groupe, la déclaration d'utilité publique serait refusée à l'une quelconque des lignes des deux autres groupes.

Fait double, à Angers, les jour, mois et an que dessus.

Le Préfet,
Signé Le Guay.

Signé Mis de Contades.
Signé Donon.

Certifié conforme au traité annexé au décret en date du 28 octobre 1873, enregistré sous le n° 1037.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Les lignes composant le premier groupe du réseau départemental de Maine-et-Loire auront le tracé suivant :

1° Ligne de Montreuil-Bellay à Angers.

Cette ligne, raccordée au chemin de fer de Poitiers à Saumur, passera par ou près Doué, Martigné-Briand et Thouarcé, traversera la Loire en amont des Ponts-de-Cé, se raccordera, entre Trélazé et Angers, avec la ligne de Tours à Nantes, et se prolongera au delà jusqu'à la gare spéciale placée dans la prairie Saint-Serge.

2° Ligne de Cholet vers Nantes.

Cette ligne aura son origine à Cholet, dans la gare de la ligne d'Angers à Niort, passera par ou près Beaupréau et Montrevault, et se prolongera jusqu'à la limite de la Loire-Inférieure, dans la direction du Loroux-Bottereau.

3° Ligne de Beaupréau à Chalonnes.

Cette ligne, partant de Beaupréau, passera par ou près Saint-Laurent-de-la-Plaine et se terminera à Chalonnes, dans la gare du chemin de fer d'Angers à Niort.

4° Ligne de Faye à Chalonnes.

Cette ligne se détachera de celle de Montreuil à Angers en un point situé au nord de Faye et suivra la vallée du Layon, pour aboutir, comme la précédente, dans la gare de Chalonnes.

5° Ligne de Beaufort à Angers.

Cette ligne, partant de Beaufort, passera par ou près Maré et Corné, et se raccordera, vers Saint-Barthélemy, avec le chemin de Tours à Nantes et avec la voie descendant à la gare de la prairie Saint-Serge.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir du décret qui autorisera la concession. Ils devront être terminés et les chemins de fer mis en exploitation dans un délai de cinq ans, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

L'ordre suivant lequel les différentes lignes seront mises en exploitation sera fixé par le conseil général du département de Maine-et-Loire.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale; à cet effet, les projets de tous les travaux a exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure, pour ce qui concerne la grande voirie, et du préfet, pour ce qui concerne la petite. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre restera dans les bureaux de la préfecture.

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Annales*, 1872, p. 34), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

Art. 4. — . . . .

Art. 5. — Le tracé et le profil de chacune des lignes des chemins de fer seront arrêtés par le préfet, sur la production du projet d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque session de la ligne :

1° . . . .

2° . . . Au dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de quatre lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

Les parties communes avec les lignes qui pourront être empruntées.

. . . .

Art. 6. — Les chemins seront exécutés à une seule voie, sauf dans les stations ou autres points où il serait nécessaire d'établir plus d'une voie.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m,44$ à $1^m,45$.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesuré entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de $0^m,75$ au moins.

Celle des banquettes, entre le pied du talus du ballast et le bord de la plateforme, sera d'un côté de $0^m,50$, de l'autre de $0^m,20$ seulement.

Les concessionnaires établiront le long des chemins de fer les fossés ou rigoles qui seront nécessaires pour l'assèchement de la voie; ces fossés ou rigoles devront avoir la largeur nécessaire pour donner écoulement aux eaux.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 350 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Toutefois, exceptionnellement et aux abords des stations, le rayon des courbes pourra descendre à 300 mètres et le raccordement de deux courbes en sens contraire à 75 mètres.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^m,015$ par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

Art. 9. . . . .

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Il pourra être établi de simples haltes à la rencontre des routes ou chemins importants, soit pour prendre, soit pour déposer des voyageurs. Leur position sera fixée par le préfet, la compagnie entendue.

Art. 10. — Les croisements à niveau pourront toujours avoir lieu, pour les chemins, sous les conditions énoncées à l'article 13 ci-après. Il pourra en général en être de même pour les routes nationales et départementales. En ce qui concerne ces voies de communication, les projets de croisement devront être approuvés par l'administration.

Art. 11 et 12. . . . .

Art. 13. . . . .

Chaque passage à niveau établi sur les routes nationales ou départementales sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

Les barrières ne seront fermées que pendant le passages des trains.

Les autres passages à niveau pourront en général rester ouverts. Néanmoins il sera établi des barrières et des guérites à ceux de ces passages qui donneront lieu à une grande fréquentation, la compagnie entendue. La forme, le type et le mode de manœuvre des barrières seront fixées par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 14 et 15. . . . .

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage des chemins de fer auront au moins 4m,50 de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails. La distance verticale ménagée entre l'intrados de la voie et le dessus des deux rails ne sera pas inférieure à 4m,80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, la compagnie prendra toutes les mesures nécessaires pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne. Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Cette mesure n'aura pas d'ailleurs pour effet de décharger les administrateurs de la compagnie de la responsabilité qui leur incombe et qui restera entière.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. . . . .

Art. 19. — La voie sera établie d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails pèseront 35 kilogrammes par mètre courant. La voie sera établie

en rails Vignole avec éclisses, et le matériel sera construit dans les meilleures conditions.

Art. 20. — Les chemins de fer seront bordés de haies ou de toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, savoir :

1° Dans toute l'étendue de la traversée des lieux habités;

2° Sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau ou des stations.

Art. 21 et 22. . . . .

Art. 23. — Dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si les lignes de chemins de fer traversent un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement des chemins de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence des chemins de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée des chemins de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 25 et 26. — (*Voir* 24 et 25.)

Art. 27. — La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Les projets des ouvrages concernant les voies de terre et d'eau dépendant de la grande voirie, notamment à la traversée de la vallée de la Loire, seront soumis à l'approbation du ministre des travaux publics et exécutés sous la surveillance des ingénieurs de l'État, dans l'intérêt des dites voies.

Art. 28. — (*Voir* 27.)

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral des chemins de fer et de leurs dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'aministration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés; le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif des ouvrages d'art et de l'atlas sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante des chemins de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite, sur l'atlas, de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30 et 31. — (*Voir* 29 et 30.)

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront couvertes, suspendues sur ressorts, garnies de banquettes, et comprendront des compartiments de trois classes au moins; elles pourront être mixtes et à deux étages, mais construites de manière à passer sous tous les gabarits.

Les compartiments de première classe seront garnis, fermés à glaces et munis de rideaux;

Ceux de deuxième classe seront fermés à glaces, munis de rideaux, et auront des banquettes rembourrées;

Ceux de troisième classe seront fermés à vitres et munis de banquettes à dossier.

Ces voitures seront construites selon les modèles les plus nouveaux, et l'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Toutes les parties du matériel roulant seront en bonne et solide construction, et seront constamment entretenues en bon état.

Art. 33 et 34. — (*Voir* 32 et 33.)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La concession du réseau de chemins de fer mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter de la date du décret d'utilité publique.

Art. 36 à 41. — (*Voir* 35 à 40.)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF. 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
Grande vitesse.			
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,087	0,033	0,12
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrés (2e classe).	0,065	0,025	0,09
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0,042	0,018	0,06
Enfants. . . Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,50).	0,020	0,005	0,025
Petite vitesse.			
. . . .			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,24	0,16	0,40
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — OEufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Cafés. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,11	0,07	0,18
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes. — Betteraves et autres denrées alimentaires non dénommées. — Fourrages. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbres en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fonte moulée.	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Houille. — Marne. — Cendres. — Pulpes de betteraves. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Cailloux et sable.	0,06	0,04	0,10

SUITE DU TARIF. 3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX		
	de péage.	de transport.	Totaux.
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,12	0,06	0,18
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,17	0,08	0,25
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,30	1,20	3,50
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,90	1,50	4,40
Tender de 7 à 10 tonnes.	1,15	0,60	1,75
Tender de plus de 10 tonnes.	1,70	0,90	2,60
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,20	0,10	0,30
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,26	0,14	0,40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.	0,17	0,08	0,25
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront, en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,10	0,06	0,16
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,52	0,28	0,80
Chaque cercueil confié à l'administration des chemins de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,28	0,12	0,40

. . . .

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Aux haltes désignées à l'article 9, la distance et la taxe seront comptées comme si le départ avait lieu de la station précédente dans le sens de la marche du train et comme si l'arrivée avait lieu à la station la plus immédiatement éloignée du point de départ.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché de Saumur à 20 francs ou au-dessus, le préfet pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f,07 par tonne et par kilomètre.

Pour indemniser la compagnie des dépenses qui résulteront de la construction du viaduc sur la Loire, près des Ponts-de-Cé, elle est autorisée à percevoir, sur tout le trafic empruntant ce passage, les droits de péage et de transport ci-dessus, en ajoutant pour cette traversée 2 kilomètres à la distance réellement parcourue.

Pour les marchandises et les voyageurs parcourant la distance entière comprise entre l'extrémité rive gauche du viaduc, et *vice versa*, cette distance sera comptée au maximum pour 22 kilomètres dans l'application des tarifs. Pour les localités intermédiaires, il ne sera dérogé en rien au tarif kilométrique.

Art. 43. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, et dans la limite de ce qui est autorisé par le § 5, article 18, de l'ordonnance du 15 novembre 1846, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux de chemins de fer.

Dans le cas où le nombre des voyageurs excéderait celui des places offertes dans les limités de l'ordonnance ci-dessus, la compagnie sera tenue d'organiser des trains supplémentaires pour faire partir, dans le plus bref délai, les voyageurs non expédiés.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le dixième du nombre total des places du train.

Art. 44 à 47. — (*Voir* 43 à 46.)

Art. 48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de deux mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

Art. 49. — (*Voir* 48.)

Art. 50. . . . .

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagmie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les dispositions

relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne du réseau sur une autre non comprise dans le réseau, et inversement, sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration sur la proposition de la compagnie.

Art. 51 à 52. — (*Voir* 50 *à* 52.)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54 à 56 *bis*. — (*Voir* 53 *à* 56.)

Art. 57. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions et de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service des chemins de fer.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à ce sujet. Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures des chemins de fer.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur les chemins, ces déplacements auraient lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

En cas de rupture du fil électrique.....

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 et 59. . . . .

Art. 60. . . . .

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour les chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 60 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embrenchement excède 60 kilomètres, 15 p. 100.

A défaut d'arrangements amiables pour l'usage des gares communes de Chalonnes, de Cholet et d'Angers, le Gouvernement statuera ce qu'il appartiendra.

Art. 61. . . . .

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie, s'il existe dans cette station des ponts à bascule.

Art. 62. . . . .

Art. 63. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la police et la surveillance des chemins de fer et de leurs dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 64. — Les chemins de fer seront placés sous la surveillance de l'administration.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception de travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, dans une caisse indiquée par le préfet, une somme de 60 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 57 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 66. — Les concessionnaires déposeront au trésor public une somme de 2 millions de francs, dont 1 million de francs dans les dix jours qui suivront la signature de l'acte de concession et 1 million, de francs dans le mois qui suivra la déclaration d'utilité publique. Ces sommes seront versées en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 67. — La compagnie devra faire élection de domicile à Angers.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de Maine-et-Loire.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'éxécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Maine-et-Loire, sauf reconrs du Conseil d'État.

Art. 69. — Le présent cahier des charges et la convention qui s'y rapporte ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Signé Mis DE CONTADES. *Le Préfet,*
Signé DONON. Signé LE GUAY.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 28 octobre 1873, enregistré sous le n° 1037.

Le Conseiller d'Etat, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

Modifications à introduire au cahier des charges et à la convention préfectorale, réclamées par le conseil général des ponts et chaussées.

CAHIER DES CHARGES.

L'article 1er sera libellé ainsi qu'il suit :

« Les lignes composant le premier groupe du réseau départemental de Maine-« et-Loire auront le tracé suivant :

« 1° Ligne de Montreuil-Bellay à Angers.

« Cette ligne, raccordée avec le chemin de fer de Poitiers à Saumur, passera « par ou près Doué, Martigné-Briand, Thouarcé, traversera la Loire en amont « des Ponts-de-Cé, se raccordera, entre Angers et Trélazé, avec la ligne de « Tours à Nantes, et se prolongera au delà jusqu'à la gare spéciale placée dans « la prairie Saint-Serge.

« 2° Ligne de Cholet à Nantes.

« Cette ligne aura son origine à Cholet, dans la gare de la ligne d'Angers à « Niort, passera par ou près Beaupréau et Montrevault, et se prolongera « jusqu'à la limite de la Loire-Inférieure, dans la direction du Loroux-« Bottereau ;

« 3° Ligne de Beaupréau à Chalonnes.

« Cette ligne, partant de Beaupréau, passera par ou près Saint-Laurent-de-la-« Plaine et se terminera à Chalonnes, dans la gare du chemin de fer d'Angers « à Niort.

« 4° Ligne de Faye à Chalonnes.

« Cette ligne se détachera de celle de Montreuil-Bellay à Angers en un « point situé au nord de Faye et suivra la vallée du Layon, pour aboutir, « comme la précédente, à la gare de Chalonnes.

« 5° Ligne de Beaufort à Angers.

« Cette ligne, partant de Beaufort, passera par ou près Mazé et Corné, et se « raccordera, vers Saint-Barthélemy, avec le chemin de fer de Tours à Nantes « et avec la voie descendant la gare de la prairie Saint-Serge. »

A l'article 2, on supprimera le paragraphe additionnel qui se rapporte à la ligne non concédée de Saumur à la Flèche.

On ajoutera à l'article 27 un troisième paragraphe ainsi conçu :

« Les projets des ouvrages concernant les voies de terre et d'eau dépendant « de la grande voirie, notamment à la traversée de la vallée de la Loire, seront « soumis, comme exécution, à l'approbation du ministre des travaux publics et « exécutés sous la surveillance des ingénieurs de l'État. »

A l'article 60, on intercalera un huitième paragraphe ainsi conçu :

« A défaut d'arrangements amiables pour l'usage des gares communes de « Cholet et de Chalonnes, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui « s'élèveraient entre les deux compagnies. »

CONVENTION PRÉFECTORALE.

1° Dater cette convention;

2° Ajouter, à la suite de l'article 2 de ladite convention, un paragraphe additionnel ainsi conçu :

« Il demeure entendu que, suivant la décision ministérielle du 20 février 1873, « les trois groupes de chemins de fer définis à l'article 2 seront exécutés « successivement, chacun après l'achèvement du précédent, à la suite de « décrets distincts successivement rendus. »

Angers, le 6 juillet 1873.

Dans la limite de ses pouvoirs, le préfet de Maine-et Loire donne un avis favorable aux modifications proposées.

Le Préfet,
Signé J. Merlet.

Certifié conforme à l'acte modificatif annexé au décret en date du 28 octobre 1873, enregistré sous le n° 1037.

Le Conseiller d'Etat, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

(N° 186)

[11 novembre 1873.]

Agrandissement de la station de Villevayrac, ligne de Montpellier à Paulhan (Hérault). — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour

l'agrandissement de la station de Villevayrac, ligne de Montpellier à Paulhan (Hérault), conformément au plan dressé, le 2 décembre 1872, par l'ingénieur de la voie, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Les travaux devront être exécutés dans un délai de deux ans, à partir du présent.

3° Pour l'exécution des dits travaux, la compagnie des chemins de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

4° Les terrains à acquérir seront incorporés au chemin de fer de Montpellier à Paulhan et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

(N° 187)

[24 décembre 1873.]

Approbation du tarif voté par le conseil municipal de Paris pour la perception de la taxe de balayage créée par la loi du 26 mars 1873.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du vice-président du conseil, ministre de l'intérieur ;

Vu la loi du 26 mars 1873, qui convertit en une taxe municipale payable en numéraire, l'obligation imposée aux propriétaires riverains des voies de communication de Paris de balayer le sol livré à la circulation ;

Le projet de tarif proposé par le directeur des travaux de Paris ;

Les pièces des enquêtes auxquelles il a été procédé dans les vingt arrondissements ;

La délibération du conseil municipal de Paris, du 22 novembre 1873, et l'avis du préfet de la Seine ;

L'ordonnance du 23 août 1835 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er.—Est approuvé et déclaré exécutoire pendant cinq ans, à partir du 1er janvier 1874, le tarif voté par le conseil municipal de Paris, dans sa délibération susvisée du 22 novembre 1873, pour

a perception de la taxe de balayage créée par la loi du 26 mars 1873.

En conséquence :

1° Les voies de communication de Paris livrées à la circulation sont divisées en sept catégories, conformément au plan général et aux quarante tableaux de classement ci-annexés ;

2° Les droits à percevoir par chaque catégorie de voies sont fixés conformément au tarif suivant :

		fr. c.
1re	catégorie. — Prix annuel par mètre superficiel. . . .	0,70
2e	*idem.*	0,60
3e	*idem.*	0,50
4e	*idem.*	0,40
5e	*idem.*	0,30
6e	*idem.*	0,20
7e	*idem.*	0,10

Art. 2. — Les propriétés en bordure des voies classées dans les sixième et septième catégories obtiendront une atténuation d'un quart, quand elles seront closes uniquement par des grilles ou par des murs, même lorsqu'elles renfermeraient des habitations à l'intérieur des terrains.

Cette atténuation sera de moitié, si les dites propriétés sont à l'état de terrains vagues ou seulement closes par des planches, des treillages ou des haies.

Art. 3. — Le vice-président du conseil, ministre de l'intérieur, est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 188)

[6 janvier 1874.]

Amélioration du port de Joinville, île d'Yeu (Vendée.)— Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'amélioration du port de Joinville, île d'Yeu (Vendée), conformément aux dispositions du projet et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées.

2° Les travaux mentionnés à l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense des travaux, évaluée à la somme de 150.000 francs, sera imputée sur les fonds de la deuxième section du budget du ministère des travaux publics. (*Amélioration des ports de commerce.*)

(N° 189)

[6 janvier 1874.]

Construction d'une digue sur la rive gauche de la Garonne, à Bacalan (Gironde). — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux de construction d'une digue sur la rive gauche de la Garonne, à Bacalan (Gironde), conformément aux dispositions générales de l'avant-projet présenté par les ingénieurs.

2° Les travaux mentionnés à l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à 265.000 francs, sera imputée sur les fonds de la deuxième section du budget du ministère des travaux publics. (*Travaux extraordinaires pour l'amélioration des rivières.*)

(N° 190)

[6 janvier 1874.]

Concession d'une prise d'eau.

La compagnie des chemins de fer du Midi, fermière du canal du Midi, est autorisée à concéder aux sieurs *Belpel* (*Auguste*), *Belpel* (*Lucien*) et *Belpel* (*Louis*) une prise d'eau destinée à l'irrigation de prairies qu'ils possèdent dans la commune de Cers (Hérault).

(N° 191)

[8 janvier 1874.]

Autorisations de prise d'eau.

Sont autorisées :

La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à établir dans le canal de Bourgogne une prise d'eau destinée à l'alimentation des machines de manœuvre qui desservent la gare de triage de Dijon (Côte-d'Or).

La compagnie concessionnaire du canal latéral à la Garonne, à augmenter le débit de la prise d'eau établie en vertu du décret du 12 juillet 1865, par le sieur *de Lapasse*, pour l'irrigation de terrains situés dans les communes de Saint-Jory et de Lespinasse (Haute-Garonne).

(N° 192)

[8 janvier 1874.]

Règlement d'une usine que les sieurs Trottier *frères possèdent à Lochrist, commune d'Inzinzac (Morbihan).*

(N° 193)

[8 janvier 1874.]

Concession de prise d'eau.

Modification des dispositions du décret du 2 décembre 1865, autorisant la compagnie concessionnaire du canal latéral à la Garonne à concéder au sieur *Teulières* deux prises d'eau destinées à l'irrigation de sa propriété située dans les communes de Lacourt-Saint-Pierre et de Montauban (Tarn-et-Garonne).

(N° 194)

[8 janvier 1874.]

Règlement, en ce qui touche les irrigations, de l'usage des eaux des ruisseaux de Laria et le Matelon dans la traversée du département de la Charente-Inférieure.

(N° 195)

[8 janvier 1874.]

Rectification de la route départementale de la Haute-Saône n° 3, de Besançon à Neufchâteau. —Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de la Haute-Saône n° 3, de Besançon à Neufchâteau, dans la côte de Dorgemont, sur le territoire des communes de Riancourt et de Blondefontaine, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 196)

[8 janvier 1874.]

Agrandissement de la gare de Tulle (Corrèze), chemin de fer de Paris a Orléans. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour

l'agrandissement de la gare de Tulle (Corrèze), chemin de fer de Paris à Orléans, conformément aux dispositions indiquées en rouge sur le plan signé, le 25 mars 1873, par l'ingénieur de la compagnie, lequel plan sera annexé au présent décret.

2° Les dits travaux devront être terminés dans le délai d'un an.

Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

En conséquence, les dits terrains seront incorporés au chemin de fer de Limoges à Brive et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

(N° 197)

[8 janvier 1874.]

Etablissement d'une gare de marchandise à Saint-Césaire (Gard), ligne de Tarascon à Cette. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'une gare de marchandises à Saint-Césaire (Gard), ligne de Tarascon à Cette, et pour l'agrandissement de la gare des voyageurs de cette localité, conformément au plan dressé, à la date du 21 mai 1873, par l'ingénieur de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Ces travaux devront être achevés dans un délai de deux ans.

Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les dits terrains seront incorporés au chemin de fer et feront retour à l'Etat à l'expiration de la concession.

(N° 198)

[8 janvier 1874.]

Elargissement de la route départementale n° 5, de Cahors à Albi dans la traverse de Saint-Antonin (Tarn-et-Garonne). — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'élargissement de la route départementale n° 5, de Cahors à Albi, dans la traverse de Saint-Autonin (Tarn-et-Garonne), aux abords du pont de l'Aveyron, conformément aux lignes rouges d'un plan qui restera annexé au présent décret,

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 199)

[8 janvier 1874.]

Amélioration du port de Saint-Vaast (Manche). — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux d'amélioration du port de Saint-Vaast (Manche), conformément aux dispositions du projet et aux avis, en date des 9 décembre 1872 et 11 octobre 1873, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique. Il est pris acte de l'engagement souscrit par le département de la Manche, tel qu'il résulte de la délibération du conseil général du 21 août 1872, de contribuer à la dépense pour une somme de 21.000 francs.

Le surplus, soit la somme de 85.000 francs, restera à la charge

du trésor et sera imputée sur la deuxième section du budget du ministère des travaux publics. (*Amélioration des ports de commerce.*)

(N° 200)

[8 janvier 1874.]

Rectification du tracé de la route nationale n° 41, de Saint-Pol à Lille et à Tournay.

1° Il sera procédé dans la ville de Lille (Nord), à la rectification du tracé de la route nationale n° 41, de Saint-Pol à Lille et à Tournay. La nouvelle traverse de cette route, à partir du débouché de la rue Nationale sur la Grand' Place jusqu'à la place de la Gare, sera dirigée le long du côté nord de la Grand'Place, dans le prolongement direct de la rue Nationale, jusqu'à la rencontre de la route nationale n° 17; elle empruntera cette route le long du côté est de la Grand'Place et dans la rue des Manneliers, jusqu'à la place du Théâtre; elle suivra le côté sud de cette place et la rue de la Gare jusqu'à la place de la Gare, où elle reprendra la traverse actuelle.

La traverse de la route nationale n° 17, de Paris à Lille et à Ostende, dans la rue des Manneliers, sera porté à 19m,30 de largeur uniforme, dont 11m,50 pour la voie charretière. L'élargissement sera pris tout entier sur le côté gauche.

L'origine de la route nationale n° 42, de Lille à Boulogne, sera reportée de l'angle sud-ouest à l'angle nord-ouest de la Grand'-Place, à la rencontre des prolongements de la rue Nationale et Esquermoise.

Les dits travaux seront exécutés conformément aux dispositions du plan des lieux et aux conditions acceptées par le conseil municipal de la ville de Lille dans sa délibération du 10 mai 1873, lesquels demeureront annexés au présent décret.

Les travaux d'élargissement de la route nationale n° 17 dans la rue des Manneliers sont déclarés d'utilité publique.

2° Il est alloué à la ville de Lille par l'État, à titre de concours dans l'ensemble des susdites opérations, une subvention de 300.000 francs, qui ne pourra être augmentée dans aucun cas et pour aucun motif.

Cette subvention sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications de routes nationales par le budget du ministère des travaux publics et acquittée au moyen de versements successifs, dont le montant et l'époque seront réglés par l'administration, suivant l'importance des crédits ouverts.

3° La ville de Lille, substituée aux droits de l'administration, est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'élargissement de la rue des Manneliers, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les expropriations n'ont pas été consommées dans un délai de cinq ans à partir du jour de la promulgation.

(N° 201)

[8 janvier 1874.]

Etablissement, dans le département de la Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local partant de Roanne et aboutissant à la limite du département de Saône-et-Loire, dans la direction de Cluny. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet relatif à l'établissement, dans le département de la Loire, du chemin de fer d'intérêt local partant de Roanne et aboutissant à la limite du département de Saône-et-Loire, dans la direction de Cluny;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 11 avril 1873;

Vu les délibérations, en date des 26 septembre 1872 et 28 août 1873, par lesquels le conseil général du département de la Loire a approuvé l'établissement du chemin de fer susmentionné;

Vu la convention passée, le 28 août 1873, par le préfet du département, avec les sieurs *Parent-Pêcher* et *Riche* frères, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 28 juillet 1873;

Vu la lettre du ministre de la guerre, du 18 décembre 1873, et celle du ministre de l'intérieur, du 17 novembre 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 10 août 1871;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer partant de Roanne et aboutissant à la limite du département de Saône-et-Loire, dans la direction de Cluny.

Art. 2. — Le département de la Loire est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément à la convention passée, le 28 août 1873, avec les sieurs *Parent-Pécher* et *Riche* frères, et au cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achat de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 4. — Le vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur, et le ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

L'an 1873, le 28 août,

Entre M. *J. de Tracy*, préfet du département de la Loire, agissant en vertu de la loi de 12 juillet 1865, et d'une délibération du conseil général du 28 août 1873, par laquelle il a arrêté la concession du chemin de fer d'intérêt local ci-après énoncé, sous la réserve de la déclaration d'utilité publique,

D'une part,

Et MM. *Riche* frères, constructeurs de chemins de fer, demeurant à Bruxelles, et *Parent-Pêcher*, banquier, demeurant à Tournai,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Loire concède à MM. *Riche* frères et *Parent-Pêcher*, qui l'acceptent, et pour la portion située dans le département de la Loire, un chemin de fer d'intérêt local de Roanne (ville) à Châlon-sur-Saône, passant par ou près Mably, Pouilly et Charlieu, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. — De leur côté, MM. *Riche* frères et *Parent-Pêcher* s'engagent solidairement à exécuter le dit chemin de fer et à se conformer, pour son exécution, aux clauses et conditions du cahier des charges, et ce dans un délai de six ans.

Art. 3. — La présente convention est passée à titre éventuel et provisoire. Elle ne sera définitive qu'autant qu'un décret en aura déclaré l'utilité publique. Elle annule et remplace la convention passée le 6 septembre 1872.

Art. 4. — MM. *Riche* frères et *Parent-Pêcher* s'engagent, en outre, à ouvrir dans toutes les gares un bureau à la télégraphie privée, sans autre rétribution que celle autorisée par l'administration télégraphique.

Les concessionnaires s'obligent à transporter gratuitement les conducteurs des ponts et chaussées et les agents voyers du département, ainsi que les facteurs ruraux et les inspecteurs d'académie.

Art. 5 — MM. *Riche* frères et *Parent-Pêcher* s'engagent à exécuter, sans subvention départementale, mais avec le concours facultatif des communes, sans que l'absence de ce concours puisse constituer, d'ailleurs, un cas de résiliation, le chemin de fer qui fait l'objet de cette convention.

Art. 6. — MM. *Riche* frères et *Parent-Pêcher* se réservent la faculté de se substituer une société anonyme dans toutes les charges et les bénéfices résultant de la présente convention, sauf l'approbation de M. le préfet et de la commission départementale.

Art. 7. — Il est entendu que le versement de 50.000 francs effectué par MM. *Riche* fréres et *Parent-Pêcher*, comme cautionnement de la concession précédemment obtenue, sera affecté à la présente concession et viendra en déduction du montant du cautionuement qui doit être fourni en exécution de l'article 64 du cahier des charges ci-annexé.

En cas de baisse des valeurs formant le cautionnement, la compagnie sera tenue d'augmenter le dépôt de façon à ce que les sommes fixées par la présente convention soient toujours intégralement représentées et réalisables en cas de non-exécution.

Le complément du cautionnement sera versé, dans le mois qui suivra la déclaration d'utilité publique, en valeurs cotées aux bourses de Paris, de Londres et de Bruxelles, et agréées par M. le préfet et la commission départementale.

Art. 8. — Les frais d'enregistrement de la présente convention seront à la charge des concessionnaires.

Ainsi fait en double, à Saint-Étienne, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé Riche frères.

Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé Parent-Pécher.

Approuvé :
Le Préfet de la Loire,
Signé : J. de Tracy.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 8 janvier 1874, enregistré sous le n° 6.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local de Roanne (ville) à Châlon-sur-Saône passera par ou près Mably, Pouilly et Charlieu.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés six mois au plus tard à partir du décret de déclaration d'utilité publique entre Roanne et Châlon-sur-Saône. Ils seront terminés dans un délai de six ans, à partir de la même époque.

Art. 3. — Le concessionnaire soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce, dans un délai de six mois, à partir du décret de concession.

Aucun cours d'eau navigable ou non navigable, aucun chemin public appartenant soit à la grande, soit à la petite voirie, ne pourra être modifié ou détourné sans l'autorisation de l'autorité compétente.

Les ouvrages à construire à la rencontre du chemin de fer et des dits cours d'eau ou chemins ne pourront être entrepris qu'après qu'il aura été reconnu par l'administration que les dispositions projetées sont de nature à assurer le libre écoulement des eaux ou à maintenir une circulation facile sur les voies traversées par le chemin de fer.

A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition, soumis à l'approbation du préfet, qui pourra y introduire les modifications qu'il jugera nécessaires.

L'une de ces expéditions sera remise au concessionnaire avec le visa du préfet.

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Annales*, 1872, p. 34), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

Art. 4 à 7. . . . .
Art. 8. . . . .
Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0^m,02 par mètre.

. . . .
Art. 9 à 28. . . . .

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29 à 33. . . . .

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du décret d'utilité publique.

. . . .
Art. 35 et 36. . . . .
Art. 37. — Si le concessionnaire n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par les articles 2 et 3, il encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 100.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 64, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

. . . .
Art. 38 à 40. . . . .

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

. . . .
Art. 42 à 52. . . . .

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53 et 54. . . . .
. . . .

Art. 55. — Le service des lettres et des dépêches sera fait comme il suit :

. . . .

5° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant au règlement de police intérieure du concessionnaire.

Une place de deuxième classe sera concédée, à titre gratuit, aux facteurs de la poste dans les trains propres à l'exécution de leur service.

. . . .

Art. 56 et 57. . . . .

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 à 62. . . . .

Art. 63. — Les agents et gardes que le concessionnaire établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres. Le chemin de fer restera toujours placé sous la surveillance de l'autorité préfectorale ; les frais de contrôle, de surveillance et de réception des travaux, les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par le concessionnaire. Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année à la caisse du trésorier payeur général du département une somme de 70 francs par chaque kilomètre de chemin concédé. Si le concessionnaire ne verse pas cette somme aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire comme en matière de contributions publiques.

Art. 64. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera dans une caisse publique désignée par le préfet une somme de 100.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, ou en bons du trésor ou autres effets publics ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 65. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Roanne. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Loire.

Art. 66. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 67. — Les frais d'enregistremeet du présent cahier des charges sont à la charge du concessionnaire.

Dressé par l'ingénieur en chef.

Saint-Étienne, le 28 août 1873.

Vu et arrêté *ne varietur* par nous, président du conseil général.

Saint-Étienne, le 28 août 1873.

Signé Bouchetal-Laroche.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 8 janvier 1874, enregistré sous le n° 6.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

(N° 202)

[8 janvier 1874.]

Etablissement, dans le département de Saône-et-Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local partant de la limite du département de la Loire, dans la direction de Roanne, et aboutissant à Châlon-sur-Saône, avec embranchement de Saint-Gengoux vers Montchanin. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu l'avant-projet relatif à l'établissement, dans le département de Saône-et-Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local par tant de la limite du département de la Loire, dans la direction de Roanne, et aboutissant à Châlon-sur-Saône, avec embranchement de Saint-Gengoux vers Montchanin ;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 1er et 7 mars et 7 avril 1873 ;

Vu les délibérations, en date des 30 août 1872 et 26 août 1873, par lesquelles le conseil général du département de Saône-et-Loire a approuvé l'établissement du chemin de fer susmentionné, ainsi que sa concession aux sieurs *Parent-Pêcher* et *Riche* frères ;

Vu la convention passée, le 26 août 1873, entre le préfet du département et les sieurs *Parent-Pêcher* et *Riche* frères, ainsi que le cahier des charges y annexé ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 28 juillet 1873 ;

Vu la lettre du ministre de la guerre, du 18 décembre 1873 ;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 17 novembre 1873 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 10 août 1871;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement :

1° D'un chemin de fer de la limite du département de la Loire, dans la direction de Roanne, à Châlon, par Cluny;

2° D'un embranchement qui se détachera de ce chemin, à ou près Saint-Gengoux, et aboutira à Montchanin, sur la ligne de Chagny à Paray-le-Monial.

Art. 2. — Le département de Saône-et-Loire est autorisé à pourvoir à l'exécution de ces chemins, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 26 août 1873, avec les sieurs *Parent-Pêcher* et *Riche* frères, ainsi que du cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics, donnée de concert avec le ministre l'intérieur, après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 4. — Le vice-président du conseil, ministre de l'intérieur, et le ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

L'an 1873, le 26 août,

Entre M. le vicomte *Malher*, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'ordre royal de Léopold de Belgique, préfet de Saône-et-Loire, agissant au nom du département,

D'une part;

Et MM. *Parent-Pêcher*, banquier à Tournay, et *Riche* frères, constructeurs de chemins de fer, demeurant à Bruxelles,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de Saône-et-Loire concède à MM. *Parent-Pécher* et *Riche* frères, ès noms qu'ils agissent, la construction et l'exploitation :

1° D'un chemin de fer allant de Cluny à Chalon-sur-Saône, en passant par ou près Givry, Buxy et Saint-Gengoux, avec un embranchement de ou près Saint-Gengoux à Montchanin, aboutissant sur la ligne de Chagny à Paray, en un point qui sera ultérieurement déterminé ;

2° Et un chemin de fer allant de Cluny à la limite du département de la Loire, dans la direction de Roanne (ville), et traversant les cantons de Matour et la Clayette ;

Le tout aux conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — De leur côté, MM. *Parent-Pêcher* et *Riche* frères s'engagent à exécuter, sans aucune subvention du département, mais avec le concours facultatif des communes, sans que l'absence de ce concours puisse constituer d'ailleurs un cas de résiliation, le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, et à se conformer, pour la construction et l'exploitation du dit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné et complété par la présente convention.

Art. 3. — MM. *Parent-Pêcher* et *Riche* frères s'engagent à exécuter et à mettre en exploitation dans le délai de trois ans et demi, à partir de la promulgation du décret déclaratif d'utilité publique, le chemin de Cluny à Châlon, ainsi que l'embranchement sur Montchanin, et la partie comprise entre Roanne (ville) et Cluny dans le délai de six ans, à partir de la même date.

Art. 4. — MM. *Parent-Pécher* et *Riche* frères ont versé entre les mains de M. le préfet de Saône-et-Loire, lequel l'a déposé à la Banque de France, en valeurs cotées aux bourses de Paris, de Londres et de Bruxelles, et agréées par le préfet de la commission départementale, une somme de 50.000 francs, qui sera acquise au département, à titre de dédommagement, en cas d'inexécution des engagements souscrits.

En cas de baisse de ces valeurs, la compagnie sera tenue d'augmenter le dépôt de façon à ce que les sommes fixées par la présente convention soient toujours intégralement représentées et réalisables en cas de non-exécution.

Il est entendu que le versement de 50.000 francs vient en déduction du montant du cautionnement qui devra être fourni, en exécution de l'article 64 du cahier des charges, immédiatement après l'émission du décret déclaratif d'utilité publique, le montant du cautionnement devant être de 100.000 francs, fourni ainsi qu'il est dit au § 1er du présent article.

Art. 5. — Au cas où les lignes concédées ne seraient pas livrées à l'exploitation dans les délais stipulés à l'article 3, la compagnie concessionnaire sera passible d'une retenue de 5.000 francs par mois de retard au profit du département, jusqu'à concurrence de la totalité du cautionnement.

Art. 6. — MM. *Parent-Pêcher* et *Riche* frères s'engagent, en outre, à ouvrir dans toutes les gares un bureau à la télégraphie privée, sans autre rétribution que celle autorisée par l'administration télégraphique.

Art. 7. — De son côté, M. le vicomte *Malher*, au nom du département, s'engage à faire tout ce qui dépendra de lui pour obtenir, dans le plus bref délai

possible, l'émission du décret déclaratif d'utilité publique des diverses lignes ci-dessus mentionnées, sans qu'en aucun cas aucune demande en indemnité puisse être intentée contre le département.

Art. 8. — La présente convention, approuvée par le conseil général du département, ne sera définitive qu'après la promulgation du décret déclaratif d'utilité publique.

Art. 9. — Les frais d'enregistrement sont à la charge des concessionnaires.

Les Concessionnaires, Signé Riche frères et Parent-Pécher.

Le Préfet de Saône-et-Loire Signé V[te] Malher.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 8 janvier 1874, enregistré sous le n° 7.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local à établir dans la traversée du département de Saône-et-Loire, sous le titre de *chemin de fer de Roanne à Châlon,* avec un embranchement de ou près Saint-Gengoux vers Montchanin, aboutissant sur la ligne de Chagny à Paray, en un point qui sera ultérieurement déterminé, aura son origine à Roanne (ville). Il se raccordera à Châlon-sur-Saône avec la ligne de Paris-Lyon-Méditerranée.

Art 2. — Les travaux devront être commencés six mois au plus tard après le décret d'utilité publique et l'approbation des plans.

La section du chemin de fer à construire entre Cluny et Châlon (ville), ainsi que l'embranchement de ou près Saint-Gengoux à la ligne de Chagny à Paray vers Montchanin, devront être livrés à l'exploitation dans un délai de trois ans et demi, à partir de la promulgation du décret déclaratif d'utilité publique, et la partie comprise entre Cluny et Roanne (ville) dans le délai de six ans, à partir de la même date.

Art. 3. . . . .

Art. 4 et 5. . . . .

Art. 6. — Les terrains pourront être acquis et les ouvrages d'art pourront être exécutés pour une voie seulement.

Les terrains acquis par les concessionnaires pour l'établissement d'une seconde voie, si elle devenait nécessaire, ne pourront recevoir une autre destination.

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Ann.*, 1872, p. 34), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

Art. 7. . . . .

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. (Voir la délibération du conseil général.) Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles sont dirigées en sens contraire. Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^{m},020$ par mètre. Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration et de la commission départementale.

Art. 9 à 12. . . . .

Art. 13. — Dans le cas. . . . .

La longueur des passages à niveau, c'est-à-dire l'ouverture des barrières, sera, comme l'ouverture correspondante des passages inférieurs, à savoir : pour les routes nationales, 8 mètres; pour les routes départementales, 7 mètres; pour les chemins vicinaux de grande communication, 5 mètres, et enfin pour les simples chemins vicinaux ou d'intérêt commun, 4 mètres.

Les routes et chemins croisant la voie ferrée devront, à droite et à gauche de la ligne, offrir une partie droite de niveau ou palier de 10 mètres au moins de longueur, à moins que le concessionnaire n'en soit dispensé par l'administration. (Voir la délibération du conseil général.)

Art. 14 à 19. . . . .

Art. 20. — Le préfet pourra dispenser les concessionnaires, sur leurs propositions, de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin.

Les clôtures seront exigées sur tout le parcours de la voie, sauf dans les cas où la commission départementale autoriserait une dérogation formelle à cette clause. (Voir la délibération du conseil général.)

Art. 21 à 28. . . . .

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29 à 33. . . . .

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir du jour de la mise en exploitation de la ligne entière, et au plus tard à

l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 dudit cahier des charges.

Art. 35 et 36. . . . .

Art. 37. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 100.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 64, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 38 à 40. . . . .

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41 à 48. . . . .

Art. 49. . . . .

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie, à moins d'engagements spéciaux pris par la compagnie envers les expéditeurs. (Voir la délibération du conseil général.)

Art. 50 à 52. . . . .

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53 et 54. . . . .

Art. 55. . . . .

5° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de le compagnie.

La compagnie concessionnaire devra mettre à tous les trains un compartiment fermé et spécial à la disposition des agents des postes. La même condition lui est imposée pour les gendarmes voyageant avec prisonniers. (Voir la délibération du conseil général.)

Une place de deuxième classe sera concédée à titre gratuit aux facteurs de la poste dans les trains propres à l'exécution de leur service.

Art. 56 et 57. . . . .

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 et 59. . . . .

Art. 60. . . . .

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins de fer une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100 ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100 ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25p. 100 ;

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

Art. 61 à 63. . . . .

Art. 64. — Dans les dix jours qui suivront la sortie du décret déclaratif d'utilité publique, la compagnie déposera dans une caisse publique désignée par le préfet une somme de 100.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, ou en bons du trésor ou autres effets publics, ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, peut être remplacée par uue inscription hypothécaire, au choix de la compagnie.

Le cautionnement sera restitué à la compagnie au fur et à mesure de l'exécution des travaux, sous la condition de justifier, en acquisitions de terrains, travaux et approvisionnements de la voie, d'une dépense double de la somme réclamée.

Art. 65. — La compagnie devra faire élection de domicile à Mâcon.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture.

Art. 66. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Saône-et-Loire, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 67. — Les frais d'enregistrement sont à la charge des concessionnaires.

PARAGRAPHES ADDITIONNELS.

Les concessionnaires seront tenus d'ouvrir et de disposer à la fois pour la télégraphie privée les gares établies sur le dit chemin, sans autre rétribution

que celle autorisée et appliquée par l'administration des lignes télégraphiques.

Les tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises seront les mêmes que ceux insérés dans le cahier des charges imposé à M. *Mangini* et aux compagnies de chemins de fer.

Les concessionnaires seront tenus de chauffer les wagons de toutes les classes, sans exception, pendant l'hiver.

Arrêté à Mâcon, le 30 août 1872.

Pour le préfet de Saône-et-Loire :

Le Secrétaire général,
Signé P. DE CHAMBERET.

Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé RICHE frères.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 8 janvier 1874, enregistré sous le n° 7.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

L'Éditeur-Gérant, DUNOD. — Paris. Imp. Arnous de Rivière et Cᵉ, r. Racine, 26.

DÉCRETS.

(N° 203)

[13 janvier 1874.]

Reconstruction des quais du port d'Hennebont (Morbihan). — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour la reconstruction des quais du port d'Hennebont (Morbihan), conformément aux dispositions du projet et aux avis, en date des 11 novembre 1869 et 15 décembre 1870, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à 120.000 francs, sera imputée sur les fonds de la deuxième section du budget du ministère des travaux publics (*Amélioration des ports de commerce*).

(N° 204)

[13 janvier 1874.]

Etablissement de divers chemins de fer d'intérêt local dans le département du Nord. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu les avant-projets présentés pour l'établissement, dans le département du Nord, des chemins de fer d'intérêt local ci-après désignés :

1° D'Hazebrouck à un point intermédiaire à déterminer entre Templeuve et Orchies, par Don;

2° De Don à la limite du Pas-de-Calais, vers Hénin-Liétard ;

3° D'Artres à Denain;

4° De Denain à Saint-Amand;

5° De Lourches à la ligne d'Artres à Denain;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle ces avant-projets ont été soumis dans le département du Nord, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 13-26 janvier, 3 août 1870 et 26 septembre 1871;

Vu les délibérations, en date des 14 novembre 1871, 5 avril, 27 août 1872, 5 février, 26 avril et 25 août 1873, par lesquelles le conseil général du Nord a approuvé l'établissement des chemins de fer susmentionnés et autorisé le préfet à passer, pour leur construction, un traité avec la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes;

Vu le dit traité, conclu le 25 septembre 1873, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 6 et 12 août 1872;

Vu les lettres du ministre de la guerre, des 31 janvier et 1er février 1873, et celle du ministre de l'intérieur, du 8 novembre 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 10 août 1871, sur les conseils généraux;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après désignés :

1° D'Hazebrouck à un point intermédiaire à déterminer entre Templeuve, Orchies, par Don;

2° De Don à la limite du Pas-de-Calais, vers Hénin-Liétard;

3° D'Artres à Denain;

4° De Denain à Saint-Amand;

5° De Lourches à la ligne d'Artres à Denain.

Art. 2. — Le département du Nord est autorisé à pourvoir à l'exécution de ces chemins, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément au traité passé avec la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes et au cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces traité et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu

qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 4. — Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

TRAITÉ.

Entre le préfet du Nord, agissant au nom du département, conformément à la délibération du conseil général en date du 14 novembre 1871, et sous réserve du décret déclaratif d'utilité publique à intervenir,

D'une part;

Et MM. *Schotsmans* et *Despret*, représentant la compagnie de Lille à Valenciennes, faisant élection de domicile rue Jean-sans-Peur, n° 16, à Lille.

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans à MM. *Schotsmans* et *Despret*, en leur susdite qualité, la construction et l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local ci-après désignés :

D'Hazebrouck à un point intermédiaire à déterminer entre Templeuve et Orchies, par Don ;

De Don à la limite du Pas-de-Calais, vers Hénin-Liétard ;

D'Artres à Denain ;

De Denain à Saint-Amand ;

De Lourches à la ligne d'Artres à Denain.

Art. 2. — MM. *Schotsmans* et *Despret*, en leur susdite qualité, s'engagent à exécuter les chemins de fer désignés dans l'article précédent dans un délai maximum de cinq ans, à partir du décret déclaratif d'utilité publique.

Art. 3. — Ils soumettront, dans un délai de douze mois, les projets définitif des lignes concédées.

En cas d'inexécution de cette condition, les concessionnaires payeront une indemnité de 1.000 francs par jour jusqu'au moment où ils y auront satisfait.

Art. 4. — Les concessionnaires s'engagent, en outre, à mettre en exploitation 25 kilomètres de chemin dans l'année qui suivra la remise des projets, soit, au plus tard, pendant la seconde année, le restant devant être exploité par tiers égal pendant chacune des trois années suivantes.

Art. 5. — Une indemnité de 2.000 francs par jour sera payée au département par les concessionnaires, s'ils n'ont pas terminé les travaux et mis les chemins en exploitation à l'expiration du délai de cinq ans.

Art. 6. — En garantie de l'exécution de leurs engagements, les concessionnaires fourniront un cautionnement de 3.000 francs par chaque kilomètre à exécuter, en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Art. 7. — Cette somme sera rendue par cinquième et proportionnellement à l'achèvement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 8. — La concession des lignes ci-dessus désignées est faite sans garantie d'intérêt et moyennant une subvention de 176.000 francs.

Art. 9. — Il est stipulé que le quart du produit brut de l'exploitation appartiendra au département au delà d'une recette kilométrique brute de 25.000 francs.

Art. 10. — Les lignes concédées formeront un tout indivisible; les lignes exécutées resteront la garantie des parties restant à exécuter.

Art. 11. — Il est interdit à la compagnie concessionnaire, soit de vendre les lignes concédées en tout ou en partie, soit de fusionner avec une autre compagnie, soit d'affermer l'exploitation à une autre compagnie, sans l'autorisation du conseil général, le tout à peine de déchéance.

Les frais d'enregistrement seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Fait en double, à Lille, le 25 septembre 1873.

Les Concessionnaires,
Signé DESPRET, SCHOTSMANS.

Pour le préfet du Nord, en congé,
Le Secrétaire général délégué,
Signé DE PISTOYE.

Certifié conforme au traité annexé au décret en date du 13 janvier 1874, enregistré sous le n° 46.

Le Conseiller d'Etat, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La concession à laquelle s'applique le présent cahier de charges comprend les chemins de fer :

1° D'Orchies à Hazebrouck, par Don;

2° De Don à la limite du département, vers Hénin-Liétard ;

3° D'Artres à Denain;

4° De Denain à Saint-Amand;

5° Un chemin destiné à relier la ligne des forges de Denain à Lourches à la ligne d'Artres à Denain.

Le chemin de fer d'Orchies à Hazebrouck partira de Templeuve, passera par ou près Pont-à-Marcq, Seclin, Don, Estaires, la Gorgue, et viendra aboutir, par le chemin de fer du Nord, à ou près la station d'Hazebrouck.

Celui de Don à la limite du département, vers Hénin-Liétard, partira d'un point pris sur le chemin de fer de Lens à Armentières, passera par ou près Provin et se dirigera jusqu'à la limite du département du Pas-de-Calais, vers Carvin, Courrières et Hénin-Liétard.

Celui d'Artres à Denain partira d'un point pris sur la ligne de Valenciennes à Aulnoye, à ou près la station d'Artres, croisera la ligne projetée de Valenciennes au Cateau, dans la vallée de l'Escaut, vers Prouvy ou Thiant, et aboutira sur la ligne de Somain à Anzin, à ou près la station de Denain.

Un embranchement partira de la station de Denain et reliera aussi directement que possible cette station avec la ligne de la compagnie des hauts fourneaux et forges de Denain à Lourches.

Le chemin de Denain à Saint-Amand partira d'un point pris dans ou près la station de Denain, sur la ligne de Somain à Anzin, passera par ou près Haveluy, empruntera la ligne du Nord de Douai à Valenciennes, dans la station de Wallers, et sortira de cette station sans rebroussement, passera par ou près Hanon, longera la Scarpe sur la rive droite de cette rivière, pour venir se souder à la ligne de Lille à Valenciennes, aux abords de la station de Saint-Amand.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Ils devront être terminés dans un délai de cinq ans, à partir de la même date, de manière que les chemins soient praticables et exploités à l'expiration du dernier délai.

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Ann.*, 1872, p. 34), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances qu'avec l'autorisation du département; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure, pour ce qui concerne la grande voirie, et du département, pour ce qui concerne la petite. L'administration supérieure et le préfet pourront y introduire les modifications qu'ils jugeront nécessaires; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie, avec le visa du préfet; l'autre demeurera entre les mains de l'administration préfectorale.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

Art. 4 et 5. . . . .

Art. 6. — Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés immédiatement pour deux voies; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m,44$ à $1^m,45$. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de $0^m,50$ de largeur.

La compagnie établira le long des chemins de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 500 mètres; ce rayon pourra toutefois être réduit à 300 mètres aux abords des gares. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^{mm},10$ par mètre.

Une partie horizontale. . . . .

Art. 9. . . . .

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécu-

tion, de soumettre à l'administration le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de $0^m,01$ par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, les chemins de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devront passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11. . . . .

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à $0^m,80$.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de $4^m,50$ au moins.

Art. 12. . . . .

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à $4^m,80$ au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de $4^m,50$.

Art. 13. . . . .

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets-types de ces barrières.

Art. 14. . . . .

Art. 15.—La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies, et $4^m,50$ sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à $0^m,80$.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstanées locales.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage des chemins de fer auront au moius 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et

6 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à $4^m,80$. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. . . . .

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur des voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Art. 20. — Les chemins de fer seront séparés des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 21 et 22. . . . .

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si les lignes de chemins de fer traversent un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement des chemins de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence des chemins de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée des chemins de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 25. — (*Voir* 24.)

Art. 26. — Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 27. — La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des

agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'autorité préfectorale.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — (*Voir* 27.)

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral des chemins de fer et de leurs dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30 à 34. — (*Voir* 29 à 33.)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir à partir de l'expiration du délai d'un an fixé par l'article 2 ci-dessus.

Art. 36 et 37. — (*Voir* 35 *et* 36.)

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 253.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 39 à 41. — (*Voir* 38 *à* 40.)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX		
	de péage.	de transport.	totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
. . . .			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
. . . .			
4[e] classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. — Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs. . . .	0,05	0,03	0,08
Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs. . . .	0,03	0,02	0,05
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.	0,025	0,015	0,04
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes. . . .	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes. . . .	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes, ne traînant pas de convoi.	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes, ne traînant pas de convoi.	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc. . . .	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions d'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour être transporté par train express dans une voiture spéciale, sera soumis au tarif de (impôt non compris).	0,60	0,40	1,00

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Cette disposition n'est pas applicable toutefois aux machines et wagons provenant d'affluents qui viendraient se souder aux lignes faisant partie de la présente concession, lesquels ne payeront qu'en raison des distances parcourues. Tout kilomètre entamé sera compté comme s'il avait été entièrement parcouru.

Le poids de la tonne. . . . .

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Lille à 20 francs ou au-dessus, le préfet pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f,07 par tonne et par kilomètre.

Art. 43 à 49. — (*Voir* 42 *à* 48.)

Art. 50. . . . .

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ou-

verture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ains que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit e destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition aux points de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51 à 53. — (*Voir* 50 *à* 52.)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54 à 56. — (*Voir* 53 à 55.)

Art. 57. — La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Art. 58. . . . .

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures des chemins de fer.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur les chemins, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée, et au besoin requise, par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 et 60. — (*Voir* 58 et 59.)

Art. 61. . . . .

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service

sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100;

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'applicatien de cette clause, il sera statué par le Gouvernement ou le préfet.

Art. 62 et 63. — (*Voir* 61 *et* 62.)

Art. 64. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police des chemins de fer et de leurs dépendances, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. — Les chemins de fer seront placés sous la surveillance de l'administration ; les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse départementale du trésor public, une somme de 100 francs par chaque kilomètre de chemin de fei concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 66. — Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, la compagnie déposera au trésor public une somme 3.000 francs par kilomètre oncédé, en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera rendu qu'après leur entier achèvement. En retour de cet avantage, les parties de lignes construites serviront de garantie au département jusqu'à leur complet achèvement.

Art. 67. — La compagnie devra faire élection de domicile à Lille.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Nord.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 69. — Les frais d'enregistrement seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Arrêté à Lille, le 25 septembre 1873.

Les Concessionnaires,
Signé DESPRET, SCHOTSMANS.

Pour le Préfet du Nord, en congé :
Le Secrétaire général, délégué,
Signé DE PISTOYE.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 13 janvier 1874, enregistré sous le nº 46.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

(Nº 205)

[26 janvier 1874.]

Construction de la route départementale de la Haute-Savoie nº 13, du pont des Plagnettes à Morzine. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction de la route départementale de la Haute-Savoie, nº 13, du pont des Plagnettes à Morzine, sur la rive gauche de la Dranse, suivant la direction générale indiquée par une ligne verte sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 206)

[2 février 1874.]

Acquisition des terrains nécessaires à l'agrandissement de la gare de la Bastide, à Bordeaux (Gironde). — Déclaration d'utilité publique.

1° Est déclarée d'utilité publique l'acquisition des terrains nécessaires à l'agrandissement de la gare de la Bastide, à Bordeaux (Gironde), sur la ligne de Tours à Bordeaux, les dits terrains désignés par une teinte rose sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains mentionnés à l'article précédent, la compagnie d'Orléans est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841. Les expropriations devront être accomplies dans un délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret.

3° Les terrains acquis seront incorporés à la concession du chemin de fer d'Orléans et feront, en conséquence, retour à l'État, à l'expiration de la dite concession, comme le chemin de fer lui-même.

(N° 207)

[2 février 1874.]

Prises d'eau.

Sont autorisés :

Le sieur *Alléobert* (*Alexandre*), à dériver de la rivière de la Lyonne le volume d'eau nécessaire à l'arrosage d'une prairie située au quartier des Chaux, commune de Saint-Jean-en-Royans (Drôme);

Les sieurs *Périlleux* frères, à maintenir en activité l'usine qu'ils possèdent dans la commune de Rilly-aux-Oies (Ardennes).

(N° 208)

[6 février 1874.]

Travaux de défense de la ville de Jargeau (Loiret) contre les inondations de la Loire. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux de défense de la ville de Jargeau (Loiret) contre les inondations de la Loire, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet et des avis, en date des 9 juillet 1868, 28 octobre 1869 et 11 août 1873, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

L'administration est autorisée à poursuivre l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des dits travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue à l'égard des terrains et bâtiments dont l'expropriation n'aurait pas été consommée dans le délai de cinq ans.

3° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de la commune de Jargeau, dans ses délibérations des 5 et 15 novembre 1868 et 23 février 1873, de concourir aux travaux projetés, jusqu'à concurrence du vingtième de la dépense totale, évaluée à 410.000 francs.

Le surplus de cette dépense, soit les dix-neuf vingtièmes, sera imputé sur les fonds affectés au ministère des travaux publics, pour les défenses des villes contre les inondations.

(N° 209)

[10 février 1874.]

Prises d'eau.

Sont autorisés :

Le sieur *Midavaine (Jean-Baptiste)*, à établir dans sa propriété un bassin de radoub communiquant avec le canal de la Marne au Rhin, commune de Laneuveville (Meurthe-et-Moselle) ;

Le sieur *Beaupuy:* 1° à pratiquer dans la rivière de Dordogne une prise d'eau destinée à la mise en jeu d'une usine qu'il se propose d'établir dans la commune de Bergerac (Dordogne; 2° à prélever sur la concession qui lui est faite le volume d'eau nécessaire à l'irrigation de terrains avoisinants.

(N° 210)

[10 février 1874.]

Prises d'eau.

Sont rapportés:

Le décret du 23 novembre 1867, autorisant les sieurs *Manès* et consorts à établir une prise d'eau d'irrigation dans la rivière de Seudre, sur le territoire de la commune de Saujon (Charente-Inférieure);

Le décret du 17 juin 1872, autorisant le sieur *Renault* à établir une prise d'eau d'irrigation dans le canal de la Sauldre, sur le territoire de la commune d'Argent (Cher).

(N° 211)

[10 février 1874.]

Rectification de la route nationale, n° 75, de Châlon-sur-Saône à Sisteron (Isère). — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à la rectification de la route nationale, n° 75, de Châlon-sur-Saône à Sisteron, dans les rampes de Saint-Martin-le-Vinoux, près de Grenoble (Isère), suivant la direction générale figurée par un trait rouge plein sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Les travaux de cette entreprise sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à 125.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la rectification des routes nationales par le budget du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de la dite rectification, en

se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 212)

[10 février 1874.]

Consolidation des ouvrages du chenal de Fécamp (Seine-Inférieure.)

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour la consolidation des ouvrages du côté nord du chenal de Fécamp (Seine-Inférieure), conformément aux dispositions du projet dressé par les ingénieurs et à l'avis, en date du 15 avril 1872, du conseil général des ponts et chaussées.

2° La dépense, évaluée à 310.000 francs, sera imputée sur la deuxième section du budget du ministère des travaux publics (*Travaux extraordinaires des ports maritimes*).

(N° 213)

[23 février 1874.]

Dérivation de la rivière du Tarn du volume d'eau nécessaire à compléter l'alimentation de la ville de Millau (Aveyron). — Déclaration d'utilité publique.

(N° 214)

[23 février 1874.]

Les travaux nécessaires à l'établissement d'un canal dérivé du Verdouble et destiné à arroser une partie du territoire de la commune de Rouffiac-des-Corbières (Aude) sont déclarés d'utilité publique.

(N° 215)

[23 février 1874.]

Prises d'eau.

Sont autorisés :

Les sieurs *Keller* et *Guérin*, à pratiquer dans la rivière de Meurthe une prise d'eau destinée à l'alimentation de la machine à vapeur de leur faïencerie, sise commune de Lunéville (Meurthe-et-Moselle);

Le sieur *Lacroix* (*Léonide*), à maintenir en activité une usine destinée à une papeterie sise commune de Hèches (Hautes-Pyrénées);

Le sieur *Bonnet* (*Jacques*), à maintenir en activité un moulin sis commune de Chevrier (Haute-Savoie);

Le sieur *Andriot* (*Charles*), à maintenir les six barrages d'irrigation établis sur la rivière de Suize et le ruisseau de Leffonds, commune de Leffonds (Haute-Marne);

La compagnie fermière du canal du Midi, à concéder au sieur *Coste* une prise d'eau destinée à l'irrigation de parcelles de terrain sises commune de Vias (Hérault);

La même compagnie, à concéder au sieur *Tourel* une prise d'eau destinée à l'irrigation de parcelles de terrain sises commune de Vias (Hérault);

La compagnie concessionnaire du canal latéral à la Garonne, à augmenter le débit de la prise d'eau concédée au sieur *Coste*, par décret du 12 janvier 1870, pour l'irrigation d'une propriété sise commune de Fenouillet (Haute-Garonne).

(N° 216)

[23 février 1874.]

Prolongement de la route départementale de la Haute-Garonne, n° 21, de Villefranche à Revel. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de prolongement jusqu'à l'avenue de la gare de Villefranche de la route départementale de la Haute-Garonne, n° 21, de Villefranche à Revel, suivant

la direction générale indiquée par des lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 217)

[23 février 1874.]

Rectification de la route départementale de l'Ardèche, n° 5, de la Croizière-d'Uzer au Monastier.—Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de l'Ardèche, n° 5, de la Croiziére-d'Uzer au Monastier, entre la partie neuve de Veyrières et celle de Soubeyrol, y compris la traverse du hameau de Champagne, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositious des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 218)

[5 mars 1874.]

Rectification de la route départementale de la Meuse, n° 15, de Bar-le-Duc à Reims. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de la Meuse, n° 15, de Bar-le-Duc à

Reims, entre Laimont et Brabant, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge pleine sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de l'entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 219)

[5 mars 1874.]

Agrandissement de la station de Montbazin-Gigean (chemin de fer de Montpellier à Paulhan). — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la station de Montbasin-Gigean (Hérault), chemin de fer de Montpellier à Paulhan, conformément au plan présenté, le 26 septembre 1873, par le directeur de la compagnie des chemins de fer du Midi, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, qui devront être terminés dans un délai de deux ans, la compagnie des chemins de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

3° Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Montpellier à Paulhan et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

(N° 220)

[5 mars 1874.]

Construction d'une nouvelle jetée au port du Cap-Lévi (Manche). — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour la

construction d'une nouvelle jetée au port du Cap-Lévi (Manche), conformément aux dispositions du projet et aux avis des 17 février 1870 et 16 avril 1873 du conseil général des ponts et chaussées.

2° Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil général du département de la Manche, tel qu'il résulte de ses délibérations des 13 avril et 19 août 1872, de contribuer à la dépense pour une somme de 23.000 francs.

Le surplus, soit la somme de 92.000 francs, restant à la charge du trésor, sera imputé sur la deuxième section du budget (*Amélioration des ports de commerce*).

(N° 221)

[5 mars 1874.]

Défense du littoral de l'anse Sainte-Anne (Manche).

Modification du décret du 13 août 1861, qui a autorisé l'exécution des travaux de défense du littoral de l'anse Saint-Anne (Manche) et constitué en syndicat les propriétaires intéressés à l'exécution de ces travaux.

(N° 222)

[5 mars 1874.]

Autorisation de prises d'eau.

Sont autorisés :

Les sieurs *Deullin* (*Marcel*), *Camus* (*Auguste-Ferdinand*), *Depoix* (*Nicolas*), *Boucart* (*Charles-Henry*), *Lavergne-Bourbon* (*Narcisse-Athanase*) et *Dubois* (*Probas*), à établir sur le ruisseau de Mancy et la décharge dite *des Gouffres* des barrages et des prises d'eau destinés à l'irrigation de terrains sis commune de Mancy (Marne);

Les sieurs *Vatel* (*Ferdinand-Victor*), *Frézier* (*Pierre-Louis*), *des Courtils*, *Gille* (*Jean-Baptiste*) et *Vatel* (*Pierre-Antoine*), à établir

sur les ruisseaux d'Argensols, des Buzons et de Mancy des barrages et des prises d'eau destinés à l'irrigation de terrains sis commune de Moslins (Marne);

La compagnie fermière du canal du Midi, à concéder au sieur *Noël Gaubert* une prise d'eau destinés à l'irrigation de parcelles de terrain sises commune de Trèbes (Aude);

La compagnie concessionnaire du canal latéral à la Garonne, à concéder au sieur *d'Omezon* (*Henry*) une prise d'eau destinée à l'irrigation de terrains sis commune de Castelnau-d'Estretefond (Haute-Garonne);

La même compagnie, à augmenter le débit de la prise d'eau concédée au sieur *Garibaldi* par le décret du 12 janvier 1870, pour l'irrigation de parcelles de terrain sises communes de Lespinasse et de Saint-Jory (Haute-Garonne);

Le sieur *Dewailly*, à pratiquer sur le canal de Calais une prise d'eau destinée à l'alimentation de l'usine dite *Sucrerie de Pont-sans-Pareil*, commune d'Ardre (Pas-de-Calais);

Les sieurs *Armand* et *Deluil-Martiny*, le sieur *Michel*, en qualité d'administrateur délégué de la société civile, propriétaire de la concession des mines de lignite de Villeneuve, et le sieur *Bremond*, à réunir les concessions des mines de lignite de Dauphin, Villeneuve et des Hubacs-de-Volx (Basses-Alpes).

(N° 223)

[5 mars 1873.]

Mise en adjudication du bail d'exploitation de la forme provisoire de radoub établie à Saint-Nazaire dans l'écluse de communication des bassins de Penhouët et de Saint-Nazaire.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, avec les rapports à l'appui, le projet de cahier des charges et de tarif préparé par les ingénieurs des ponts et chaussées pour servir de base à l'adjudication du bail d'exploitation de la forme provisoire de radoub établie dans l'écluse de communication des bassins de Saint-Nazaire et de Penhouët, au port de Saint-Nazaire;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur le projet, notamment l'avis de la commission d'enquête, en date du 18 octobre 1873;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Nantes, en date du 9 juin 1873;

Vu la lettre du préfet du département de la Loire-Inférieure, du 5 novembre 1873;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 4 août et 17 novembre 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé à l'adjudication du bail d'exploitation de la forme provisoire de radoub établie à Saint-Nazaire, dans l'écluse de communication des bassins de Penhouët et de Saint-Nazaire, en prenant pour base de cette adjudication le cahier des charges arrêté, le 5 mars 1874, par le ministre des travaux publics.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

CAHIER DES CHARGES.

CHAPITRE Ier.

CONDITIONS DE LA MISE EN FERME.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges a pour objet la mise en ferme de l'exploitation : 1° de la forme provisoire de radoub de Penhouët, sise à l'extrémité nord du bassin de Saint-Nazaire et débouchant dans ce bassin, avec toutes ses dépendances, telles que : appareils d'épuisement, portes métalliques qui la ferment, aqueduc de remplissage et de vidange, vannes de ces aqueducs et du puisard, avec leurs crics, appareils des manœuvres des portes, etc., et 2° d'un chantier composé de deux parcelles de terrain situées de chaque côté de la forme, en arrière des pavages et tablettes en granit de couronnement du bajoyer, lesquelles parcelles ont pour dimensions : celle du côté de l'ouest, 105 mètres de longueur sur 25 mètres de largeur, et celle du côté de l'est, 90 mètres de longueur sur 5 mètres de largeur, ce qui compose en tout 3.075 mètres carrés.

Art. 2. — La durée du bail est fixée à trois, six, neuf années consécutives, à courir du jour de la mise en jouissance de la forme (quand bien même les deux parcelles latérales pour chantiers ne pourraient être livrées en totalité que quelques mois plus tard).

A l'expiration de l'une quelconque des trois périodes ci-dessus, chacune des parties contractantes sera libre de résilier le bail, en prévenant l'autre six mois d'avance.

Art. 3. — Le bail sera consenti par voie d'adjudication aux enchères, sur une mise à prix de 15.000 francs par an.

Le montant de l'adjudication formant le prix du bail sera payable par semestre et d'avance, à la caisse du receveur des domaines, à Saint-Nazaire.

Art. 4. — Dans le cas où la forme serait rendue à sa destination d'écluse en cours de bail et à un moment quelconque, l'État se réserve le droit de rompre le bail, à la seule condition de prévenir le fermier six mois d'avance, sans que le dit fermier puisse prétendre à aucune indemnité.

Dans ce cas, le prix du bail cesserait de courir le jour même de la reprise.

Art. 5. — L'État entend de plus rester absolument libre de créer ou laisser créer, d'exploiter et faire ou laisser exploiter, par tels voies et moyens qu'il lui conviendra, d'autres formes sèches et tous autres moyens de radoub, sans que le fermier de la forme provisoire puisse être admis ni à résilier son bail, ni à obtenir une réduction de prix, ni à être indemnisé d'une façon quelconque.

L'État se réserve en particulier de créer ou de faire créer, par les voies et moyens qu'il conviendra, la forme n° 2 projetée à côté de celle dont il s'agit ici et de faire servir les machines d'épuisement actuelles à l'épuisement de cette seconde forme, en mettant ainsi à profit l'étanchéité très-suffisante de la vanne qui sépare la forme actuelle de son puisard. Dans ce cas, le fermier ne pourra prétendre à aucune indemnité pour les travaux nécessaires à la mise en communication de la nouvelle forme aves le puisard.

Le fermier gardera l'exploitation exclusive des machines d'épuisement et de tous leurs accessoires, mais il devra faire tous les épuisements qui lui seront demandés pour la nouvelle forme, moyennant un prix établi une fois pour toutes pour chaque épuisement, et fixé soit à l'amiable, soit à dire d'experts, entre lui et l'administration. Toutefois, deux épuisements se présentant à faire en même temps, ceux de la forme de Penhouët auront toujours la priorité.

Art. 6. — Pendant le cours du bail, le fermier ne pourra pas prétendre à la résiliation, dans le cas où l'exploitation de la forme viendrait à être gênée ou même complétement entravée pendant un temps plus ou moins long par le fait de l'administration et pour les besoins des travaux qu'elle aurait à faire exécuter dans le port de Saint-Nazaire.

Toutefois, dans ce cas, si le chômage imposé au service de la forme dépasse huit jours, il sera fait au fermier, sur le prix du bail, une réduction proportionnelle à la durée de ce chômage.

Art. 7. — L'État pourvoira aux frais d'entretien : 1° des portes sans leurs treuils de manœuvre ; 2° des ouvrages en maçonnerie de la forme, du puisard et de l'aqueduc de vidange ; et 3° des chaussées pavées et empierrées qui contournent la forme et y aboutissent (en dehors, bien entendu, de celles qui sont comprises dans les parcelles louées avec la forme pour servir de chantiers).

Toutefois, le fermier restera responsable, vis-à-vis de l'administration, sauf recours contre qui il appartiendra, de la réparation des dommages causés à ces ouvrages par le fait de ses ouvriers ou de ceux employés au radoub des navires et même des équipages des bâtiments admis dans la forme.

Art. 8. — Le fermier entretiendra constamment en bon état, à ses frais, tous les ouvrages dépendant de la forme et de ses accessoires autres que ceux désignés ci-dessus, et notamment les machines d'épuisement et leurs bâtiments et dépendances, les vannes et leurs crics, les treuils et les appareils de manœuvre des portes, etc.

L'entretien comprendra les réparations de toute nature, et, au besoin, les améliorations que le concessionnaire jugera utile d'ajouter aux ouvrages existants.

Il fera notamment peindre, au moins une fois l'an, les crics, treuils et appareils de manœuvre des portes et des vannes, les appareils à vapeur et les charpentes et menuiseries du bâtiment des machines, les pompes, candélabres et les canons d'amarrage, les tins et les hiloires, les grilles, garde-corps et plaques de recouvrement des orifices, et généralement tous les ouvrages métalliques, et il fera coaltarer, au moins tous les deux ans, les lisses d'appui des accores.

Art. 9. — Tout projet de modification ou augmentation des constructions et du matériel livrés au fermier devra être soumis à l'approbation préalable de l'administration.

La demande d'autorisation sera appuyée de dessins, d'un devis descriptif et estimatif, et de tous les renseignements nécessaires à la parfaite appréciation du travail projeté.

Art. 10. — Au moment de la mise en jouissance, il sera dressé contradictoirement un état descriptif et estimatif de tous les ouvrages et de tout le matériel dont l'entretien est à la charge du fermier.

Art. 11. — Lors de la sortie de jouissance, on estimera de nouveau ces ouvrages et le matériel dont l'entretien est à la charge du fermier, et ledit fermier sera tenu de payer à l'État la moins-value qui viendrait à être constatée, quelle qu'en soit la cause, et lors même qu'elle proviendrait uniquement de l'usage. Réciproquement, il sera tenu compte au fermier, soit par l'État, soit par un nouvel adjudicataire entrant, de la plus-value qui viendrait à être constatée et qui résulterait d'additions au matériel autorisées.

Art. 12. — Les contributions, quelles qu'elles soient, seront à la charge du fermier.

Art. 13. — L'éclairage au gaz sera à la charge du fermier pour les becs qui se trouvent sur les bajoyers de la forme, entre les portes et le mur du fond.

Cet éclairage est d'ailleurs facultatif, et le fermier pourra n'allumer ces becs que quand besoin sera pour l'exploitation de la forme.

CHAPITRE II.

TARIF ET MODE D'EXPLOITATION.

Art. 14. — Le fermier est autorisé à percevoir, sur tous les navires à voile ou à vapeur qui feront usage de la forme, sans distinction de pavillon, les taxes ci-après indiquées :

Numéros d'ordre.	DESIGNATION.	TAXES ou prix.	OBSERVATIONS.
	(*A*) Jour d'entrée.		
	Pour faire entrer un navire dans la forme, et l'y mettre à sec, y compris les frais de tins, coussins, arcs-boutants, accores et œuvres pour le maintenir, par tonneau de jauge et pour la journée :		(1) Le tonnage à compter est la jauge française pour les navires à voiles, et, pour les navires à vapeur, la jauge en douane augmentée de l'emplacement qu'occupent l'appareil à vapeur et les soutes à charbon comptés suivant le nouveau formulaire de la jauge en douane.
		fr. c.	(2) Tout navire payera pour un tonnage d'au moins 350 tonneaux, s'il est inférieur.
1	Pour un navire de 350 tonneaux ou au-dessous, 0^{f},85, ci.	0,85	(3) Si deux ou plusieurs navires sont admis à la fois dans la forme, ils ne payeront ensemble que comme un navire d'un tonnage égal à la somme de leur tonnage, tout navire de moins de 350 tonneaux étant d'ailleurs compté comme s'il avait cette jauge.
2	Pour chaque tonneau en sus de 350 tonneax jusqu'à 675 tonneaux, 0^{f},75, ci.	0,75	
3	Pour chaque tonneau en sus de 675 tonneaux jusqu'à 1.000 tonneaux, 0^{f},65, ci.	0,65	
4	Pour chaque tonneau en sus de 1.000 tonneaux jusqu'à 1.500 tonneaux, 0^{f},55, ci. . .	0,55	(4) Le fermier ne pourra échouer à la fois deux ou plusieurs navires dans la forme, sans l'assentiment par écrit des capitaines.
5	Pour chaque tonneau en sus des 1.500 premiers tonneaux, 0^{f},45, ci.	0,45	
			(5) La préparation d'un ber ou de tins speciaux, s'il en est besoin, sera au compte de l'armement.
	(*B*) Jour de sortie.		
	Pour faire sortir un navire de la forme, y compris les manœuvres, toutes les fournitures et dépenses nécessaires pour cette opération, par tonneau de jauge et pour la journée :		(6) Le fermier devra le halage sur les bajoyers : 1° à l'entrée, à partir du moment où le navire, présenté dans l'axe de la forme, aura son avant à moins de 30 mètres de l'entrée, et 2° à la sortie, jusqu'au moment où l'arrière du navire débordera des musoirs de la forme.
6	Pour un navire de 350 tonneaux ou au-dessous, 0^{f},55, ci.	0,55	Il tiendra disponible, à cet effet, les aussières et les hommes nécessaires. Toutefois, les aussières seront prises à terre par une embarcation envoyée du navire, et, à la sortie, les aussières seront portées sur les bouées du touage par les soins du capitaine, qui devra les retourner à terre aussitôt qu'elles seront devenues inutiles. Il ne pourra être halé à bord qu'à la main.
7	Pour chaque tonneau en sus de 350 tonneaux jusqu'à 675 tonneaux, 0^{f},50, ci	0,50	
8	Pour chaque tonneau en sus de 675 tonneaux jusqu'à 1.000 tonneaux, 0^{f},45, ci.	0,45	
9	Pour chaque tonneau en sus de 1.000 tonneaux jusqu'à 1,500 tonneaux, 0^{f},40, ci. .	0,40	
10	Pour chaque tonneau en sus des 1.500 premiers tonneaux, 0,35, ci.	0,35	
	(*C*) Jour de séjour.		
	Séjour dans la forme en dehors du jour d'entrée et du jour de sortie, par chaque jour et par tonneau de jauge :		(7) L'entrée et la sortie ne pourront se faire, aux prix du présent tarif, que pendant le jour, c'est-à-dire entre le lever et le coucher du soleil.
	1° Si le navire reste dix jours au plus, y compris les jours d'entrée et de sortie :		Dans le cas où un navire voudrait entrer où sortir en dehors de ces heures, le prix d'entrée ou de sortie serait débattu à l'amiable, et le jour qui suit l'entrée ou qui précède la sortie serait payé comme jour de séjour.
11	Pour un navire de 350 tonneaux et au-dessous, 0^{f},50, ci.	0,50	
12	Pour chaque tonneau en sus de 350 tonneaux jusqu'à 675 tonneaux, 0^{f},45, ci.	0,45	(8) Les jours, de vingt-quatre heures chacun, expireront à minuit. Toutefois, le jour de l'entrée et le jour de la sortie seront comptés comme jours entiers, quelle que soit l'heure à laquelle ait lieu l'entrée ou la sortie.
13	Pour chaque tonneau en sus de 675 tonneaux jusqu'à 1.000 tonneaux, 0^{f},40, ci.	0,40	
14	Pour chaque tonneau en sus de 1.000 tonneaux jusqu'à 1.500 tonneaux, 0^{f},35, ci. .	0,35	Les dimanches et fêtes reconnues ne seront pas payés s'il n'est pas travaillé au navire qui est dans la forme. Il en est de même des jours ouvrables où, par force majeure, il aurait été impossible de travailler.
15	Pour chaque tonneau en sus des 1.500 premiers tonneaux, 0^{f},30, ci.	0,30	

Numéros d'ordre.	DÉSIGNATION.	TAXES ou prix.	OBSERVATIONS.
	2° Si le navire reste plus de dix jours et moins de trente jours, y compris les jours d'entrée et de sortie, pour chaque jour, à partir du dixième :	fr. c.	
16	Pour un navire de 350 tonneaux et au-dessous, 0^{f},40, ci.	0,40	
17	Pour chaque tonneau en sus de 350 tonneaux jusqu'à 675 tonneaux, 0^{f},35, ci.	0,35	
18	Pour chaque tonneau en sus de 675 tonneaux jusqu'à 1.000 tonneaux, 0^{f},30, ci.	0,30	
19	Pour chaque tonneau en sus de 1.000 tonneaux jusqu'à 1.500 tonneaux, 0^{f},25, ci. .	0,25	
20	Pour chaque tonneau en sus des 1.500 premiers tonneaux, 0^{f},20, ci.	0,20	
	3° Si le navire reste plus de trente jours y compris les jours d'entrée et de sortie, pour chaque jour, à partir du trentième :		
21	Pour un navire de 350 tonneaux et au-dessous, 0^{f},30, ci.	0,30	
22	Pour chaque tonneau en sus de 350 tonneaux jusqu'à 675 tonneaux, 0^{f},25, ci.	0,25	
23	Pour chaque tonneau en sus de 675 tonneaux jusqu'à 1.000 tonneaux, 0^{f},20, ci.	0,20	
24	Pour chaque tonneau en sus de 1.000 tonneaux jusqu'à 1.500 tonneaux, 0^{f},15, ci. .	0,15	
25	Pour chaque tonneau en sus des 1,500 premiers tonneaux, 0^{f},10, ci.	0,10	
	***(D)* Marchandises ou lest à bord.**		
	Les prix ci-dessus ne sont applicables qu'aux légers ou aux navires n'ayant pas une quantité de marchandises ou de lest dépassant 15 tonneaux par 100 tonneaux de jauge :		
26	Chaque tonneau de lest ou de marchandises en sus de cette quantité payera pour chaque jour de séjour, y compris les jours d'entrée et de sortie, 0^{f},05, ci.	0,05	
	***(E)* Assèchement de la forme pour préparation d'un ber ou de tins spéciaux.**		
27	Pour le premier jour, 350 francs, ci.	350,00	
28	Pour chaque jour suivant, 80 francs, ci. . .	80,00	
	***(F)* Opérations diverses.**		
	Déplacement, sur la demande du capitaine, d'épontilles, espares, accores ou étais, afin de faciliter les opérations :		(9) Lorsque les réparations des navires sont terminées, et avant d'introduire l'eau dans la forme, il sera procédé, par l'armement, à l'enlèvement des matières non employées, des déchets et rognures et des débris de toute nature provenant des navires et répandus dans la forme.
29	Pour chaque pièce déplacée et replacée, suivant la dimension, de 0^{f},50 à 3 francs, ci.	0,50 à 3,00	
30	Recepage d'épontilles, espares, accores ou étais nécessités par les opérations du navire, suivant détérioration et par pièce, de 1 franc à 3 francs, ci.	1,00 à 3,00	

Numéros d'ordre.	DÉSIGNATION.	TAXES ou prix.	OBSERVATIONS.
	(*G*) **Pompes à incendie et chauffage du brai.**		
31	Location de pompes à incendie pour navires qui chauffent dans le bassin, par jour et par navire, gardien compris, quel que soit le tonnage, 15 francs, ci.	fr. c. 15,00	
32	Chauffage de brai, y compris les ustensiles nécessaires pour ce chauffage, par jour et quel que soit le tonnage, 12 francs, ci. . .	12,00	
	(*H*) **Chevalets et madriers d'échafaudage.**		
	Pour la location de chevalets pour échafaudage, pour un chevalet et par jour :		(10) Les transport, descente, montage et déplacements quelconques des objets fournis ou loués par le fermier, tels que chevalets, etc., sont au compte de l'armement, qui sera responsable, vis-à-vis du fermier, des détériorations causées à ce matériel.
33	Chevalet jusqu'à 3 mètres de hauteur, 0^{f},50, ci.	0,50	
34	Chevalet de 3 à 4 mètres de hauteur, 1 fr., ci.	1,00	
35	Chevalet de 4 à 5 mètres de hauteur. 2 fr., ci.	2,00	
36	Chevalet de 5 à 6 mètres de hauteur, 3 fr., ci.	3,00	
37	Chevalet au-dessus de 6 mètres de hauteur, 4 fr.. ci.	4,00	
	Pour la location des madriers d'échafaudage, par madrier et par jour :		
38	Pour un madrier au-dessous de 5 mètres de longueur, 0^{f},10, ci.	0,10	
39	Pour un madrier au-dessus de 5 mètres de longueur, 0^{f},20, ci.	0,20	
	(*I*) **Forges volantes.**		
	Location par jour et par forge :		
40	Par jour et par forge, 5 francs, ci.	5,00	

Art. 15. — Moyennant les taxes fixées au tarif précédent, le fermier sera tenu de manœuvrer les portes, de haler les navires dans les limites fixées plus haut, d'accorer et de désaccorer les navires, de mettre et d'entretenir constamment la forme à sec, de balayer chaque jour et de tenir en parfait état de propreté les radiers, tins, lisses d'accore, rigoles, puisards, fosse à gouvernail, ainsi que les tablettes de couronnement en terre-pleins pavés et empierrés.

Il sera responsable, vis-à-vis des armateurs ou capitaines, les cas de force majeure étant toutefois réservés, mais sans aucun recours envers l'État des pertes et avaries occasionnées à l'armement, pour retards d'épuisement, insuffisance de moyens ou défaut d'étayement.

Art. 16. — Dans le cas où le fermier jugerait à propos d'abaisser les taxes, il ne pourrait le faire qu'après en avoir obtenu l'autorisation de l'État; et, une fois les taxes abaissées, elles ne pourraient être relevées qu'après un laps de trois mois au moins, à partir de l'avis qui serait donné au commerce de ce relèvement par les voies ordinaires de publicité.

Art. 17. — Les armateurs et capitaines pourront faire exécuter, les réparations de leurs navires par qui bon leur semblera. Ils seront libres aussi, non-

seulement de fournir eux-mêmes, s'ils le possèdent en propre, mais encore de louer au constructeur chargé des réparations et non au fermier tous les objets de matériel nécessaires à ces réparations qui sont énumérés au sections G, H, I, du tarif.

Art. 18. — Les navires à voiles ou à vapeur seront admis dans la forme suivant l'ordre des demandes qui en auront été faites, sauf les exceptions stipulées ci-dessous aux §§ 6 et 7 du présent article.

Pour assurer l'exécution de cette clause, il sera ouvert au bureau du fermier un registre à souche sur lequel les navires seront inscrits dans l'ordre et la date des demandes.

Toute demande d'admission sera accompagnée du versement entre les mains du fermier, à titre d'arrhes, d'une somme égale à la moitié de la somme qui serait due pour la journée d'entrée dans la forme. En échange de ce versement, il sera délivré un reçu extrait du registre à souche, portant la date et le numéro d'ordre de l'inscription.

Les arrhes et le tour d'inscription seront perdus si le navire n'est pas prêt à entrer dans la forme quand le moment sera venu, à moins toutefois qu'au navire en retard puisse se substituer le navire inscrit immédiatement après lui.

Le registre d'ordre sera communiqué, sans déplacement, à toute personne intéressée à le consulter.

Les différentes services de l'État, les navires menaçant de couler et les paquebots transatlantiques affectés aux lignes qui ont leur point de départ à Saint-Nazaire jouissent d'un tour de faveur, quel que soit l'ordre de leur demande d'admission.

Les navires d'une jauge de plus de 1.000 tonneaux jouissent d'un tour de faveur sur les autres navires de la marine du commerce.

Sont réservés, toutefois, les cas d'urgence, dont l'appréciation appartiendra d'abord à l'officier en chef du port, et, en dernier ressort, aux ingénieurs des ponts et chaussées chargés du service du port.

Ne seront d'ailleurs admis à s'inscrire que les navires entrés dans le bassin.

CHAPITRE III.

CLAUSES ET CONDITIONS GÉNÉRALES ET PARTICULIÈRES.

Art. 19. — Le fermier sera soumis au règlement de police du port et à l'autorité des officiers de port, notamment en ce qui concerne les mouvements des navires à l'entrée et à la sortie de la forme, les chauffages et fumigations des navires et le balayage des terre-pleins attenant à la forme.

Art. 20. — Pour garantir l'exécution des clauses du présent cahier des charges, le fermier fournira, dans le délai de trois jours après l'adjudication, un cautionnement d'un valeur de 18.000 francs.

Ce cautionnement sera constitué, au choix du fermier, en numéraire, en rentes sur l'Etat (libérées, au cas où ce seraient des rentes 5 p. 100) ou en immeubles libres de toute hypothèque.

Art. 21. — Le fermier sera tenu d'assurer contre l'incendie les bâtiments et

les appareils d'épuisement et tout le matériel à lui remis, et cela pour la valeur portée à l'état estimatif dressé lors de la mise en jouissance.

Art. 22. — Le fermier sera en outre soumis au cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des ponts et chaussées par l'arrêté ministériel du 16 novembre 1866, en ce que les clauses et conditions générales ont d'applicable au présent contrat.

Art. 23. — Le fermier payera comptant, sur état adressé par le préfet de la Loire-Inférieure, les frais d'affiches et de publications, de timbre et d'expédition du cahier des charges et du procès-verbal d'adjudication, ainsi que le droit d'enregistrement.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 5 mars 1874, enregistré sous le n° 158.

Le Conseiller d'Etat, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE,

(N° 224)

[5 mars 1874.]

Etablissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Vézelise à la limite du département des Vosges, dans la direction de Mirecourt. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Vézelise à la limite du département des Vosges, dans la direction de Mirecourt;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département de Meurthe-et-Moselle, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 5 décembre 1872;

Vu les délibérations, en date des 18 novembre 1871 et 13 avri l 1873, par lesquelles le conseil général de Meurthe-et-Moselle a approuvé l'établissement et la direction du chemin de fer susmentionné et autorisé le préfet à passer, pour sa construction, un traité avec les sieurs *Tourtel* et compagnie;

Vu le dit traité, conclu le 8 novembre 1873, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 19 juin 1873;

Vu la lettre du ministre de la guerre, du 4 août 1873;

Vu la lettre du ministre des finances, du 3 septembre 1873;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 30 octobre 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local, et la loi du 10 août 1871;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Vézelise à la limite du département des Vosges, dans la direction de Mirecourt.

Art. 2. — Le département de Meurthe-et-Moselle est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément au traité passé avec les sieurs *Tourtel* et compagnie et au cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces traité et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Il est alloué au département de Meurthe-et-Moselle, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 182.000 francs.

Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, à des époques qui seront ultérieurement déterminées par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, de l'emploi, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du terme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

Art. 4. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

En aucun cas il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place, ou en dépôt de cautionnement.

Art. 5. — Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

TRAITÉ.

L'an 1872, et le 8 novembre,

Entre M. *Albert le Guay*, préfet du département de Meurthe-et-Moselle, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du conseil général, en date du 7 septembre 1872, et de celle de la commission de permanence, en date du 1er octobre 1872,

D'une part,

Et MM. *Tourtel* (*Charles-Jules*), membre du conseil général de Meurthe-et-Moselle, demeurant à Tantonville ;

Lenglet (*Jean-Baptiste-Joseph*), banquier à Nancy, vice-président du conseil d'administration du chemin de fer de Nancy à Vézelise ;

Grandgeorge (*Étienne*), propriétaire à Nancy, administrateur du chemin de fer de Nancy à Vézelise ;

Sidrot (*Antoine*), membre du conseil municipal de Nancy;

Lejeune (*Émile*), négociant à Nancy, administrateur du chemin de fer de Nancy à Vézelise ;

Gérard (*Eugène*), notaire et maire de Diarville ;

Aubry (*Fourier*), négociant à Mirecourt, président du tribunal de commerce de Mirecourt ;

Gaspard (*Émile*), notaire à Mirecourt, membre du conseil d'arrondissement de Mirecourt ;

Évrard (*Auguste*), banquier à Mirecourt, ancien président du tribunal de commerce de Mirecourt;

Payonne (*Charles-Antoine*), ancien notaire, juge suppléant au tribunal civil de Mirecourt ;

Chappuy (*Émile-Gabriel*), avocat à Mirecourt, ancien maire de Mirecourt;

Bastien (*Ernest*), ancien négociant, juge au tribunal de commerce de Mirecourt;

Ulens (*Léon*), ingénieur à Nancy;

Delmas (*Gaëtan*), membre du conseil général des Vosges, ancien sous-préfet de Mirecourt, maire de Saint-Menge :

George (*Amédée*), propriétaire à Boulaincourt,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1er. — Le préfet du département concède à

MM. *Tourtel* (*Charles-Jules*), membre du conseil général de Meurthe-et-Moselle, demeurant à Tantonville;

MM. *Lenglet* (*Jean-Baptiste-Joseph*), banquier à Nancy, vice-président du conseil d'administration du chemin de fer de Nancy à Vézelise ;

Grandgeorge (*Étienne*), propriétaire à Nancy, administrateur du chemin de fer de Nancy à Vézelise ;

Sidrot (*Antoine*), membre du conseil municipal de Nancy ;

Lejeune (*Émile*), négociant à Nancy, administrateur du chemin de fer de Nancy à Vézelise ;

Gérard (*Eugène*), notaire et maire de Diarvillle ;

Aubry (*Fourier*), négociant à Mirecourt, président du tribunal de commerce de Mirecourt ;

Gaspard (*Émile*), notaire à Mirecourt, membre du conseil d'arrondissement de Mirecourt ;

Évrard (*Auguste*), banquier à Mirecourt, ancien président du tribuna de commerce de Mirecourt ;

Payonne (*Charles-Antoine*), ancien notaire, juge suppléant au tribunal civil de Mirecourt ;

Chappuy (*Émile-Gabriel*), avocat à Mirecourt, ancien maire de Mirecourt ;

Bastien (*Ernest*), ancien négociant, juge au tribunal de commerce de Mirecourt ;

Ulens (*Léon*), ingénieur à Nancy ;

Delmas (*Gaëtan*), membre du conseil général des Vosges, ancien sous-préfet de Mirecourt, maire de Saint-Menge ;

George (*Amédée*), propriétaire à Boulaincourt,

qui acceptent et s'engagent à l'exploiter, la section, comprise dans le département de Meurthe-et-Moselle, d'un chemin de fer d'intérêt local de Vézelise à Mirecourt, passant à l'est de la côte de Sion par Diarville,

Et ce, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. — De leur côté, MM. *Tourtel, Lenglet, Grandgeorge, Sidrot, Lejeune, Gérard, Aubry, Gaspard, Évrard, Payonne, Chappuy, Bastien, Utens, Delmas* et *George* s'engagent à exécuter le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention dans un délai de trois ans, à partir de la livraison des terrains nécessaires à l'établissement de ce chemin de fer et de ses dépendances.

Art. 3. — Le préfet de Meurthe-et-Moselle s'engage, au nom de ce même département :

A. — A livrer aux concessionnaires les terrains nécessaires à l'emplacement du chemin de fer, de ses ouvrages d'art, des gares et stations et de toutes leurs dépendances, suivant les avant-projets dressés par M. l'ingénieur en chef *Dilschneider* et M. l'ingénieur ordinaire *Bauer*, sans préjudice des modifications qui peuvent résulter tant des enquêtes prescrites par la loi du 3 mai 1841 que des études définitives prescrites par le titre 1er du cahier des charges et des conférences à ouvrir avec le génie militaire, et ce, dans un délai d'une année, à partir de la date de l'approbation, par l'administration, des plans et états parcellaires ;

B. — A exécuter à ses frais toutes les déviations et modifications des che-

mins ou routes rencontrés, ainsi que les chemins latéraux et les chemins d'accès aux gares, stations et haltes, pour toutes les parties de ces travaux qui seront en dehors des dépendances du chemin de fer ;

C. — A payer aux concessionnaires, à titre de subvention en argent, pour l'exécution du dit chemin, une somme de 394.000 francs, y compris les subventions à provenir des communes, des particuliers intéressés et de l'État.

Art. 4. — Le département prélèvera tout d'abord sur les premières subventions disponibles, de toute provenance, les fonds nécessaires pour le payement des terrains, qui seront acquis à ses risques et périls.

Le surplus des subventions, fixé, quel que soit le prix d'achat des terrains, à la somme de 394.000 francs, sera versé entre les mains des concessionnaires de la manière suivante :

	fr.
En 1875.	74.000
En 1876.	110.000
En 1877.	105.000
En 1878.	105.000
Total égal.	394 000

Chacune de ces sommes sera versée en deux termes semestriels égaux, dont le premier sera payé le 1er avril de chaque année et le second le 1er octobre suivant.

Les concessionnaires devront justifier, avant le payement de chacun des six premiers termes, de l'emploi en travaux, approvisionnements et matériel d'une somme au moins double de celle qu'ils auront à recevoir, et, avant le payement des deux derniers termes, de la réception définitive de la ligne.

Art. 6. — La partie de la dite subvention de 394.000 francs, qu'il y aura lieu d'imputer sur les fonds départementaux pourra être, au choix du département, payée en obligations départementales, au porteur ou nominatives, émises au pair, rapportant 5 p. 100 d'intérêt et amortissables en un nombre d'annuités pouvant varier de vingt à quarante, les frais de timbre étant à la charge du département et les impôts à la charge des concessionnaires.

La somme à imputer sur les fonds départementaux et convertissable ainsi en obligations départementales ne pourrait être inférieure à 160.000 francs ni supérieure à 250.000 francs.

Le département aura la faculté de choisir le mode de payement qui lui conviendra jusqu'au jour de la première des échéances fixées par l'article 4.

Art. 6. — Dans le cas où les concessionnaires auraient justifié de l'emploi en travaux, approvisionnements et matériel d'une somme dépassant les prévisions portées à l'article 4, les payements que le département aurait encore à leur faire seraient devancés jusqu'à concurrence des rentrées réalisées par lui sur l'ensemble des subventions spéciales à la ligne de Vézelise à Mirecourt, quelle qu'en soit l'origine.

Art. 7. — La présente convention est subordonnée :

1° A l'obtention du décret portant déclaration d'utilité publique du chemin concédé ;

2° A l'allocation par l'État d'une subvention de 182.000 francs sur les fonds

mis à la disposition de l'administration des travaux publics par la loi du 12 juillet 1865;

3° A la condition que cette subvention sera mise à la disposition du département dans des délais au moins aussi rapprochés que ceux qui ont été prévus, c'est-à-dire en cinq annuités, de 1874 à 1878;

4° A l'obtention de la concession de la section du chemin de fer comprise dans le département des Vosges.

Art. 8. — Pour l'exécution et l'exploitation du chemin concédé, MM. *Tourtel, Lenglet, Grandgeorge, Sidrot, Lejeune, Gérard, Aubry, Gaspard, Evrard, Payonne, Chappuy, Bastien, Ulens, Delmas* et *George* engagent leur garantie personnelle et solidaire, se réservant le droit de former une société anonyme à laquelle ils transféreront les droits et obligations résultant de la présente convention.

Art. 9. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité seront à la charge des concessionnaires.

Fait double à Nancy, les jour, mois et an susdits.

Suivent les signatures :

Signé J. TOURTEL, A. LE GUAY, LENGLET, GRANDGEORGE, E. LEJEUNE, L. ULENS, GÉRARD, F. AUBRY, Gaëtan DELMAS, A. ÉVRARD, E. GASPARD, E. CHAPPUY, E. BASTIEN, SIDROT fils, PAYONNE, GEORGE.

Certifié conforme au traité annexé au décret du 5 mars 1874, enregistré sous le n° 159.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local de Vézelise à Mirecourt, section comprise dans le département de Meurthe-et-Moselle, sera établi en prolongement du chemin de fer d'intérêt local de Nancy à Vézelise. Au sortir de la station de Vézelise, il se dirigera sur Quevilloncourt, Forcelles-Saint-Gorgon, Praye-sous-Vaudémont, passera entre les villages de Saint-Firmin et de Housséville, arrivera près de Diarville, remontera le ruisseau de Bouzanville, passera entre les villages de Bouzanville et de Boulaincourt et se raccordera avec

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Annales*, 1872, p. 34), sauf pour les articles qui sont donnés ici.

le tracé de la section du même chemin de fer comprise dans le département des Vosges.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés six mois au plus tard après la livraison des terrains par le département et achevés dans les trois années qui suivront cette livraison.

Art. 3. — La compagnie soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce, dans un délai de trois mois, à partir du décret de concession.

Aucun cours d'eau navigable ou non navigable, aucun chemin public dépendant soit de la grande, soit de la petite voirie, ne pourra être modifié ou détourné sans l'autorisation de l'autorité compétente.

Les ouvrages à construire à la rencontre du chemin de fer et des dits cours d'eau ou chemins ne pourront être entrepris qu'après qu'il aura été reconnu par l'administration que les dispositions projetées sont de nature à assurer le libre écoulement des eaux ou à maintenir une circulation facile, soit sur les cours d'eau navigables, soit sur les voies de terre traversées par le chemin de fer.

Après l'approbation des dispositions projetées pour la modification ou la déviation des routes et chemins rencontrés, et pour la création des chemins latéraux et d'accès, le service départemental se chargera d'exécuter à ses frais la partie de ces travaux qui sera en dehors des dépendances du chemin de fer, les limites de ces dépendances devant être fixées au besoin par l'autorité préfectorale.

Art. 4 à 6. . . . .

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre les bords extérieurs du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,75 au moins.

La largeur en couronne du profil en travers sera de 5 mètres.

La compagnie établira, le long du chemin de fer, les fossés ou rigoles qui sont jugées nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux. Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0m,015 par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres. . . . .

. . . .

Art. 9. — Si des gares d'évitement sont reconnues nécessaires, leur nombre, leur étendue et leur emplacement seront déterminés par le préfet, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le préfet, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le préfet, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1 cinq centièmes indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que les dispositions de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de $0^m,01$ par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10 et 11. — (*Voir* 11 et 12 *du type indiqué.*)

. . . .

Art. 12. — (*Voir* 13.)

. . . .

Chaque passage à niveau établi sur une route nationale ou départementale sera muni de barrières; il y sera en outre établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

Les autres passages à niveau pourront, en général, rester ouverts. Néanmoins, il sera établi, les concessionnaires entendus, des barrières et des guérites à ceux de ces passages qui donneront lieu à une grande fréquentation.

La forme, le type et le mode de manœuvre des barrières seront fixés par l'administration, sur la proposition des concessionnaires.

Art. 13. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder $0^m,03$ par mètre pour les routes nationales ou départementales et $0^m,05$ pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre toutefois d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Il est bien entendu que le présent article n'apporte aucune dérogation au mode de partage des travaux entre la compagnie concessionnaire et le service départemental, tel qu'il est indiqué à l'article 3.

Art. 14 et 15. — (*Voir* 15 et 16.)

. . . .

Art. 16. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue, à moins d'en être dispensée par le préfet, de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve aucune interruption ni gêne, sauf au département à faire

état à la compagnie, aux termes de l'article 3, de la valeur des travaux provisoires qui seraient utilisés par lui dans les travaux définitifs.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 17. — (*Voir* 18.)

. . . .

Art. 18. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité. Le poids des rails sera de 35 kilogrammes au moins sur la voie de circulation.

Art. 19. — Le préfet pourra dispenser les concessionnaires, sur leur proposition, de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin.

Art. 20. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le département et remis gratuitement à la compagnie à titre de subvention, et ce, dans un délai d'un an à partir de la date de l'approbation, par l'administration, des plans parcellaires et des états indicatifs des contenances à acquérir.

Les indemnités pour occupation temporaire, pour emprunt ou pour détérioration des terrains, pour chômage et pour tous dommages quelconques résultant des travaux à la charge de la compagnie, seront supportées et payées par elle.

Art. 21. — (*Voir* 22.)

. . . .

Art. 22. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 23 à 28. . . . .

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29 et 30. . . . .

Art. 31. . . . .

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et en général toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue. . . . .

. . . .

Art. 32. . . . .

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

Le nombre des trains de voyageurs desservant toutes les stations et haltes

sera au moins de trois par jour dans chaque sens. Ces trains pourront être mixtes. Toutefois, le nombre de ces trains pourra être réduit à deux dans chaque sens, si le revenu net de l'exploitation est inférieur et tant que ce revenu sera inférieur à 4 p. 100 du capital effectif dépensé par la compagnie concessionnaire, sous forme d'actions et d'obligations. La compagnie pourra, d'ailleurs, être autorisée par le préfet à transformer, dans chaque sens, un de ces trois trains en un train direct ne desservant que les stations ou haltes principales.

Art. 33. . . . .

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-quinze ans. Elle commencera à courir le 1er janvier 1877 et finira le 31 décembre 1972.

Toutefois, si la ligne est terminée et reçue avant le 1er janvier 1877, la compagnie sera autorisée, sans dérogation au paragraphe précédent, à l'exploiter aux conditions de la concession.

Art. 35. . . . .

Art. 36. . . . .

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 35 ci-dessus.

Art. 37. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 30.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 63, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 38 à 40. . . . .

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF. 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX. de péage.	de transport.	totaux.
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
. . . .	. . .	. . .	. . .
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
. . . .	. . .	. . .	. . .
Marchandises transportées à petite vitesse.			
. . . .			
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières.—Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques.— Ardoises.	0.07	0,05	0,12
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.	0,06	0,04	0,10
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
. . . .	. . .	. . .	. . .
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.	0,20	0,10	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus par tonne de chargement et par kilomètre	0,10	0,08	0,18
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,50	0,30	0,80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30

. . . .

Art. 42. . . . .

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux, pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie.

Art. 43. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place. Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratui-

tement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 44 à 48. . . . .

Art. 49. . . . .

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

. . . .

Art. 50 à 52. . . . .

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53 et 54. . . . .

Art. 55. . . . .

3° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de la deuxième classe, ou de la première classe définie à l'article 31, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

Art. 56. . . . .

. . . .

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de troisième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à $0^f,20$ par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

La compagnie devra, de plus, mettre à la disposition de l'administration un compartiment séparé de deuxième classe pour le transport des aliénés, sur la réquisition qui lui en sera faite.

Art. 57. . . . .

. . . .

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'Etat, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 à 60. . . . .

Art. 61. — (Ajouter les mots *établissements commerciaux* aux mots *mines et usines.*)

. . . .

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en son entier.

La compagnie percevra en outre, pendant un délai de dix ans, un droit d'embranchement fixe de 0f,30 par tonne; le délai de dix ans courra à partir du jour où la circulation sur l'embranchement aura été autorisée par le préfet. Seront exempts de ce droit les propriétaires de mines ou d'usines qui auront contribué, par une subvention agréée par le préfet, à la construction du chemin de fer. La perception de la taxe d'embranchement sera, d'ailleurs, soumise aux prescriptions de l'article 47 ci-dessus.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs et destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en à, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 5.000 kilogrammes.

Le maximum sera revisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

Art. 62. . . . .

Art. 63. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 64. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse départementale, une somme de 50 francs par kilomètre de chemin de fer concédé.

Si la compagnie ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 65. — Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie déposera, dans une caisse publique désignée par le préfet, une somme de 30.000 francs

en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou a ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue à la compagnie par quart et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Le dernier quart ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 66. — La compagnie devra faire élection de domicile à Nancy pour ses rapports avec l'administration.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de Meurthe-et-Moselle.

Art 67. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Meurthe-et-Moselle, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 68. — Les frais d'enregistrement sont à la charge de la compagnie concessionnaire.

Fait double à Nancy, le 8 novembre 1872, pour être joint au traité en date de ce jour.

Suivent les signatures.

Signé A. Le Guay, J. Tourtel, Lenglet, Grandgeorge, E. Lejeune, L. Ulens, Gérard, F. Aubry, E. Bastien, Gaëtan Delmas, A Évrard, A. George, Gaspard, E. Chappuy, Payonne, Sidrot fils.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 5 mars 1874, enregistré sous le n° 159.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

(N° 225)

[9 mars 1874.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général des ponts et chaussées

et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 27 juillet 1870, 22 janvier, 19 février, 29 octobre, 5, 12, 19 et 26 novembre, 3, 10, 17 et 24 décembre 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

	francs.
Projet d'établissement d'une nouvelle prise d'eau pour l'alimentation des machines à la gare de Montereau, présenté le 7 août 1873, avec détail estimatif montant à.	53.000
Projet de modification et d'agrandissement du service de la petite vitesse à la gare de Blaisy-Bas, présenté le 22 août 1873, avec détail estimatif montant à.	11.400
Projet d'établissement d'une prise d'eau pour l'alimentation des machines et d'allongement de deux voies d'évitement au garage de Beuchail, présenté le 4 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	216.000
Projet d'établissement d'un pont à bascule et d'une grue roulante à la gare de Cargoloin, présenté le 11 septembre 1873, avec détail estimatif montant à.	27.000
Projet d'établissement d'une voie de garage à la station de Tournus, présenté le 11 octobre 1873, avec détail estimatif montant à. .	33.600
Projet de construction, à la gare de Crèches, d'un bureau destiné à la petite vitesse, présenté le 15 septembre 1873, avec détail estimatif montant à.	2.600
Projet d'agrandissement du dépôt des machines à la gare de Lyon-Vaise, présenté le 26 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	261.500
Projet de couverture du quai servant aux transbordements à la gare de Lyon-Vaise, présenté le 7 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	32.700

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Projet d'établissement de six voies de triage à la gare de Saint-Rambert-d'Albon, présenté le 1er octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	130.000

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

Projet d'installation d'un pont tournant de 14 mètres à la gare de

A reporter.	767.800

	francs.
Report.	767.800
Rognac, présenté le 31 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	30.000
Projet de prolongement de la voie de garage n° 4, à la station du Pas-des-Lanciers, présenté le 28 août 1873, avec détail estimatif montant à.	22.400

LIGNE DE MORET A NEVERS.

Projet d'agrandissement des voies de service à la gare de Gien, présenté le 1er septembre 1873, avec détail estimatif montant à.	327.000

LIGNE DE NEVERS A SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS.

Projet d'agrandissement de la gare de Saint-Pierre-le-Moutier, présenté le 6 octobre 1873, avec détail estimatif montant à. . . .	48.000

LIGNE DE SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS A ROANNE.

Projet d'établissement de nouvelles voies de service et de plaques tournantes à la gare de Roanne, présenté le 25 juin 1873, avec détail estimatif montant à.	144.214

LIGNE DE ROANNE A LYON, PAR SAINT-ÉTIENNE.

Projet d'allongement du passage sous-rails du chemin de Soleil à la Verrerie, à la gare de Saint-Étienne, présenté le 19 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	26.500

LIGNE DE DIJON A BELFORT.

Projet de prolongement d'une voie de garage à la station de Champvans-lès-Dôle, présenté le 4 obtobre 1873, avec détail estimatif montant à.	12.000
Projet d'établissement d'une voie de garage et d'un quai découvert à la gare du Moulin-Rouge, présenté le 7 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	6.500

LIGNE DE DOLE A SALINS

Projet d'agrandissement de la halle aux marchandises à la gare de Mouchard, présenté le 12 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	4.500

LIGNE DE MOUCHARD A VERRIÈRES.

Projet d'un deuxième quai découvert à la gare de Boujaille, présenté le 7 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	2.700

LIGNE DE LYON A GENÈVE.

Projet d'installation définitive du dépôt de la gare de Bellegarde,	
A reporter.	1.391.614

	francs.
Report.	1.391.614
présenté le 30 septembre 1873, avec détail estimatif montant à. .	108.500
Nouveau projet de construction, à la gare de Bellegarde, d'un quai couvert pour la visite des messageries et d'un bâtiment pour corps de garde et magasins, présenté le 21 mai 1873, avec détail estimatif montant à.	73.248

LIGNE DE LA LEVADE A NIMES.

Projet d'une prise d'eau dans le Gardon et d'un réservoir pour l'alimentation de la gare de Nozières, présenté le 4 septembre 1873, avec détail estimatif montant à.	108.000

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet d'établissement de nouvelles voies sur le quai maritime de la gare de Cette, présenté le 11 septembre 1873, avec détail estimatif montant à.	61.000

LIGNE DE ROGNAC A AIX.

Suppression du trottoir central, rapprochement des voies principales et construction d'un trottoir avec abri pour les voyageurs à la station de Milles, présenté le 25 novembre 1873, avec détail estimatif montant à.	3.600
Ensemble.	1.745.962

La dépense des travaux dont il s'agit, montant à la somme de 1.745.962 francs, sera imputée sur les 96.000.000 énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée du 18 juillet 1868.

DISPOSITION SPÉCIALE CONCERNANT LE PROJET D'ÉTABLISSEMENT D'UNE NOUVELLE PRISE D'EAU POUR L'ALIMENTATION DES MACHINES A LA GARE DE MONTEREAU (LIGNE DE PARIS A LYON).

Art. 2. — Les travaux à exécuter dans la rivière d'Yonne et à la traversée de la route nationale, n° 5, ne pourront être entrepris qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet de Seine-et-Marne, sur l'avis des ingénieurs du service de la navigation et du service des routes.

Art. 3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré an *Bulletin des lois*.

(N° 226)

[14 mars 1874.]

Sont maintenues en activité les deux usines appartenant au sieur Larrau, *dites* moulins de Canneille, *destinées à la mouture des grains et sises sur une dérivation du gave de Pau, dans la commune de Canneille (Landes).*

(N° 227)

[14 mars 1874.]

Autorisations de prises d'eau.

Sont autorisées :

La compagnie propriétaire du canal du Midi et la compagnie des chemins de fer du Midi, à concéder au sieur *Dieulafoy* une prise d'eau destinée à l'irrigation de terrains situés daas les communes de Pontpertuzat et de Péchabon (Haute-Garonne) ;

L'administration des hospices de Laval (Mayenne),

1° A conserver la prise d'eau qu'elle a établie en vertu d'une autorisation préfectorale indûment donnée à la date du 19 juillet 1866 ;

2° A utiliser cette prise d'eau pour l'établissement, dans l'intérieur de l'hospice Saint-Julien, d'un moteur hydraulique destiné à faire le service des eaux de cet hospice.

(N° 228)

[14 mars 1874.]

Agrandissement de la gare de Troyes (Aube). — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour

l'agrandissement de la gare de Troyes (Aube), conformément aux plans dressés par l'ingénieur principal de la compagnie, à la date du 6 février 1873, avec les modifications figurées en vert sur le plan parcellaire, lequel, ainsi que le plan d'ensemble de la gare, restera annexé au présent décret.

2° Ces travaux devront être terminés dans le délai de deux ans.

Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Est est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

En conséquence, les dits terrains seront incorporés à la ligne de Paris à Belfort et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

(N° 229)

[14 mars 1874.]

Etablissement du canal mère du Verdon. — Prorogation des travaux d'établissement du canal mère du Verdon et de ses huit branches principales, concédé à perpétuité à la ville d'Aix (Bouches-du-Rhône) par décret du 20 *mai* 1863.

(N° 230)

[14 mars 1874.]

Chemin de fer de Boulogne à Saint-Omer. — Etablissement du chemin de fer de Boulogne à Saint-Omer.— Déclaration d'urgence de prise de possession des parcelles de terrains non bâties à occuper au territoire des communes de Hallines, Wizernes, Blandecques et Arques (Pas-de-Calais).

(N° 231)

[23 mars 1874.]

Affectation au département des travaux publics de la parcelle de terrain domanial, d'une superficie de 1.042 mètres, située près de l'extrémité de la jetée ouest du port de Brest (Finistère), la dite parcelle désignée par une teinte rouge et la lettre C sur un plan qui restera annexé au présent décret.

(N° 232)

[23 mars 1874.]

Affectation au département des travaux publics de la partie méridionale des dunes dites la Tamarissière-d'Agde (Hérault), partie d'une contenance de 35 hectares, délimitée par la ligne A B C D marquée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

(N° 233)

[23 mars 1874.]

Reconstruction des jetées du port de Saint-Nazaire. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour la reconstruction des jetées en charpente du port de Saint-Nazaire (Loire-Inférieure), conformément aux dispositions du projet et aux avis, en date des 24 avril et 15 décembre 1873, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à 400.000 francs, sera imputée sur les fonds de la deuxième section du budget du ministère des travaux publics (*Amélioration des ports de commerce.*)

(N° 234)

[23 mars 1874.]

Établissement d'une voie ferrée à traction de chevaux de Bon-Secours au chemin de Gentilly, sur les territoires de Nancy et de Maxéville. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la demande présentée par le sieur *de la Hault* à l'effet d'obtenir l'autorisation d'établir une voie ferrée à traction de chevaux de Bon-Secours au chemin de Gentilly, sur les routes nationales nos 4 et 57, dans une partie des traverses de Nancy et de Maxéville, (Meurthe-et-Moselle), aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté, le 7 janvier 1874, par le ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet, et notamment le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 18 août 1873;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Vu notamment la délibération de la commission d'enquête, en date du 28 octobre 1872;

Vu les délibérations du conseil municipal de Maxéville, du 27 juillet 1872;

Vu les délibérations du conseil municipal de Nancy, des 8 août 1872, 3 mars et 2 mai 1873;

Vu la délibération de la chambre de commerce de Nancy, en date du 15 décembre 1873;

Vu l'adhésion du colonel directeur des fortifications de Langres, en date du 20 novembre 1873;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 15 avril 1872 et 2 octobre 1873;

Vu les lettres du préfet, des 26 août, 28 novembre et 17 décembre 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'une voie ferrée à traction de chevaux de Bon-Secours au chemin de Gentilly, sur les routes nationales, nos 4 et 57, dans une partie des traverses de Nancy et Maxéville, département de Meurthe-et-Moselle.

Art. 2. — Le sieur *de la Hault* est autorisé à établir la dite voie ferrée à ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges et suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, lesquels resteront annexés au présent décret.

Art. 3. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être accomplies dans un délai de cinq ans, à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exétion du présent décret.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le sieur *Frédéric de la Hault*, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Georges, n° 28, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de la banque française et italienne, ayant son siége également à Paris, rue de Provence, n° 34, et pour laquelle il se porte fort, est autorisé à placer à ses frais, risques et périls, sur les routes nationales, nos 4 et 57, entre la place de l'Église de Bon-Secours, territoire de Nancy, et l'embranchement du chemin de Gentilly, territoire de Maxéville, les dites routes suivant à Nancy les rues du Faubourg Saint-Pierre, Saint-Dizier, Stanislas, des Michottes, la place de l'Académie, le cours Léopold et le faubourg de Metz, et à Maxéville le faubourg Saint-Sébastien, une voie ferrée desservie par des chevaux ou tramway, et à y établir un service d'omnibus.

Il sera tenu d'établir, aux clauses et conditions du présent cahier des charges, un autre tramway du pont d'Essey à Préville, suivant le tracé fixé par l'administration, après que l'utilité publique en aura été régulièrement constatée.

Art. 2. — Le concessionnaire ne pourra céder tout ou partie de son entre-

---

(*) Ce cahier des charges est identique à celui des tramways de la ville du Havre (*Annales*, 1874, page 329), sauf pour les articles que nous reproduisons ci-après et avec la modification que partout les mots *la ville* sont remplacés par *le concessionnaire*.

prise, soit pour la construction, soit pour l'exploitation, sans l'autorisation expresse de l'administration supérieure : dans tous les cas, il demeurera garant envers l'État de l'accomplissement des obligations que le présent cahier des charges lui impose.

Art. 3. — La voie ferrée devra être achevée et le service mis en complète activité dans le délai d'un an, à partir de la date de l'approbation des projets d'exécution et de détails dont il est parlé ci-après.

Art. 4. — Les projets d'exécution et de détails des ouvrages seront approuvés par le préfet, sur l'avis des ingénieurs. Ils devront être présentés par le concessionnaire dans le délai de deux mois, à partir de la date du décret de concession.

En cours d'exécution. . . . .

Art. 5. . . . .

Art. 6. — La voie sera simple, à l'exception des points où il sera reconnu nécessaire d'établir des gares d'évitement.

La voie ferrée sera posée au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Les rails, dont l'administration supérieure déterminera la forme, le poids et le mode d'attache, sur la proposition du concessionnaire, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à 35 centimètres au moins au delà de chaque côté.

Art. 7. . . . .

Art. 8. — La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées pour la pose et l'entretien de la voie seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables.

Les chaussées devront, autant que possible, être rétablies dans la même journée et remises dans le meilleur état.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y serait immédiatement pourvu aux frais du concessionnaire, sans préjudice des poursuites qui pourront être exercées contre lui pour contraventions aux règlements de grande voirie et des dommages-intérêts dont il pourrait être passible envers les tiers, en cas de dommage ou d'accident.

Le montant des avances faites sera recouvré sur des rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans les dites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées. . . . .

Art. 10. — Les travaux d'établissement et d'entretien seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs des ponts et chaussées du département.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers seront éclairés et gardés pendant la nuit. Les indemnités pour tout dommage quelconque résultant des travaux sont à la charge du concessionnaire.

Art. 11.— A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voie

assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par les ingénieurs chargés du contrôle. Leur procès-verbal ne sera valable qu'après homologation du préfet.

Après cette homologation, le concessionnaire pourra mettre en service les dites parties de voie et y percevoir les prix de transport et les droits de péage ci-après déterminés.

Toutefois ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale de la ligne concédée.

Lorsque tous les travaux compris dans la concession seront achevés, la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

Art. 11 *bis*. — Pour la garantie des obligations qui lui sont imposées, le concessionnaire sera tenu de verser dans la caisse du trésorier payeur général de Meurthe-et-Moselle, avant la publication du décret de concession, en numéraire ou en rentes sur l'État, à son choix, un cautionnement de 25.000 fr. qui ne lui sera rendu qu'après la réception définitive des travaux.

En cas de déchéance de la concession avant cette réception définitive, le cautionnement demeurerait acquis à l'État.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — La voie ferrée devra être entretenue constamment en bon état aux frais du concessionnaire et par ses soins. En cas de négligence, il y serait pourvu d'office à ses frais, ainsi qu'il est dit à l'article 8.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des $0^{m},35$ qui servent d'accotements extérieurs aux rails, ainsi que l'entretien des empierrements établis sur les trottoirs et les contre-allées.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront à la charge du concessionnaire. Ces frais seront réglés par le ministre, sur la proposition du préfet, et le concessionnaire sera tenu d'en verser le montant dans la caisse du trésorier payeur général, pour être distribué à qui de droit.

Art. 13. — Il sera établi par le concessionnaire, en nombre suffisant, des agents et des cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien de la voie ferrée.

Art. 14. — Le type des voitures à mettre en service devra être soumis à l'approbation préalable du préfet.

Elles seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées, et fermées à glaces. Leur largeur sera de $2^{m},05$ au plus.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Il y aura des places de deux classes.

On se conformera, pour la disposition des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par le préfet.

Art. 15. . . . .

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quarante ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux.

Art. 17. — A l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire dans la propriété de la voie ferrée. L'État entrera immédiatement en jouissance de cette voie et de ses dépendances établies sur la voie publique, et le concessionnaire sera tenu de lui remettre le tout en bon état d'entretien.

Quant aux objets mobiliers, à l'exception des chevaux, l'État sera tenu de prendre à dire d'experts ceux qui seront en bon état de service, si le concessionnaire le requiert; le concessionnaire sera tenu de les céder également à dire d'experts.

Ces dispositions ne seront applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que la voie ferrée devrait être maintenue.

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, que la voie ferrée doit être supprimée en tout ou en partie, le concessionnaire garderait tous les objets mobiliers ou immobiliers, et serait tenu d'enlever la voie ferrée et de remettre les lieux dans leur état primitif, le tout à ses frais sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 19. — Faute par le concessionnaire d'avoir présenté ses projets ou d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux dans les délais fixés, et faute aussi par lui de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance, et, dans ce cas, l'administration, suivant qu'elle le jugera convenable, ordonnera la suspension partielle ou totale des travaux, aux frais du concessionnaire, ou leur adjudication, laquelle sera ouverte sur les clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des portions de chemin déjà mises en exploitation et des objets mobiliers prévus à l'article 17. Le concessionnaire déchu recevra, dans ce dernier cas, du nouveau concessionnaire, la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

Art. 20. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation de la voie ferrée, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour en assurer provisoirement le service et pour réorganiser ensuite une exploitation régulière.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

Art. 21. — Les dispositions des articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où les obligations n'auraient pas été remplies par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Art. 22. — A titre d'indemnité de la dépense et à raison des charges que la présente concession peut entraîner, le Gouvernement accorde au concessionnaire l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

Pour la perception, on adoptera deux prix uniques respectivement applicables à chacune des deux classes de voyageurs, quelle que soit, du reste, la longueur de ligne parcourue.

Ces prix sont indiqués dans le tableau ci-après :

INDICATION DES CLASSES.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Prix unique en 1re classe	0,06	0,24	0,30
Prix unique en 2e classe	0,04	0,16	0,20

Il sera loisible au concessionnaire d'établir, pour des fractions déterminées du parcours total, les tarifs réduits ci-après, dont un cinquième sera considéré comme prix de péage et les quatre autres cinquièmes comme prix de transport :

	1re CLASSE.	2e CLASSE.
	fr. c.	fr. c.
De chaque extrémité de la ligne au point central dans l'intérieur de la ville	0,25	0,15
Pour chacune des trois sections limitées par les deux portes de la ville	0,15	0,10

Ces tarifs réduits ne pourront être rétablis qu'après une déclaration faite cinq jours au moins à l'avance au secrétariat de la préfecture; ils ne pourront être relevés qu'après un délai de trois mois précédé de la même déclaration.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Le matin et le soir, les dimanches et jours férié exceptés, aux heures d'ou-

verture et de fermeture des ateliers, le prix des places de deuxième classe sera, si l'administration municipale le demande, abaissé au taux de 0f.10 pour toutes distances. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par le préfet.

Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation du préfet, être employées à ces transports.

Les enfants de quatre à sept ans seront transportés à moitié prix.

Les places d'impériale, si les voitures en sont pourvues, seront assimilées pour le prix aux places de seconde classe.

Des billets d'aller et retour pourront être accordés avec une réduction d'un quart sur le prix total que l'on devra payer pour le double parcours.

Il pourra être délivré des cartes d'abonnement moyennant une redevance annuelle fixée par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Dans le cas où la ligne de tramway du pont d'Essey à Préville viendrait à être déclarée d'utilité publique et serait exécutée par le concessionnaire, les tarifs et autres conditions fixés ci-dessus lui seraient également appliqués, avec cette condition qu'au point d'intersection des deux lignes, les voyageurs auraient la faculté de passer de l'une à l'autre sans augmentation de prix.

Art. 23. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait à propos, soit d'abaisser les tarifs uniques fixés ci-dessus, soit d'établir, pour des fractions déterminées du parcours total, des tarifs réduits autres que ceux mentionnés à l'article 22, les taxes réduites ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois. Ces changements devront être approuvés par le préfet.

Art. 24. . . . .

Art. 25. — Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être revisés tous les cinq ans par l'administration supérieure, le concessionnaire entendu, après le renouvellement des formalités qui auront précédé leur établissement.

Lors de la première révision quinquennale, il sera statué par l'administration supérieure, la ville de Nancy entendue, sur le montant du droit de stationnement qui pourrait être établi au profit de la ville.

Art. 26. . . . .

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 27. . . . .

Art. 28. — Les fonctionnaires et les agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 29. . . . .

Art. 30. — En cas d'interruption de la voie ferrée par suite de travaux

exécutés sur ou sous la voie publique, le concessionnaire pourra être tenu de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément la voie, soit en employant à la traversée de l'obstacle des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

Art. 31. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser, le concessionnaire entendu, toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celle qui fait l'objet du présent cahier des charges ou sur celles qui seraient établies en prolongement des mêmes voies.

Moyennant le droit de péage tel qu'il est ci-dessus fixé par l'article 22 et les arrangements qu'ils prendront avec le concessionnaire de la ligne principale, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur cette ligne, et réciproquement.

Dans le cas où le concessionnaire ne pourrait s'entendre avec ceux des dits embranchements sur les détails d'organisation du service nécessaire pour assurer l'exercice de cette faculté, le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Art. 32 et 33. . . . .

Art. 34. — Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 16.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession. En cas de révocation avant l'expiration de la concession, comme en cas de suppression ordonnée à la suite de la déchéance, le concessionnaire sera tenu de rétablir les lieux dans leur état primitif à ses frais.

Art. 35. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Nancy. Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle aura été faite au secrétariat général de la préfecture de Meurthe-et-Moselle.

Art. 36. — Les contestations qui s'élèveraient au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de Meurthe-et-Moselle, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 37. — Le concessionnaire sera tenu de déposer à la préfecture de Meurthe-et-Moselle un plan détaillé de la voie ferrée, telle qu'elle aura été exécutée.

Art. 38. — Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Art. 39. — Les droits d'enregistrement sont à la charge du concessionnairo.

Dressé par les ingénieurs ordinaires soussignés.

Nancy, le 21 juin 1873.

L'Ingénieur de l'arrondissement du Centre,
Signé E. Bizalion.

L'Ingénieur de l'arrondissement du Midi,
Signé Bauer.

Le soussigné *Frédéric de la Hault,* propriétaire, demeurant à Paris, rue

Saint-Georges, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de la banque française et italienne, ayant son siége également à Paris, rue de Provence, n° 34, et pour laquelle il se porte fort, déclare adhérer au cahier des charges du tramway de Nancy dressé, le 21 juin 1873, par MM. les ingénieurs des ponts et chaussées des arrondissements du Centre et du Midi.

Nancy, le 21 juin 1873.

Signé F. DE LA HAULT.

Pour la Banque française et italienne :

Signé F. DE LA HAULT.

Vu et présenté :

Nancy, le 20 août 1873.

L'Ingénieur en chef du département de Meurthe-etMoselle,

Signé A. DILSCHNEIDER.

Approuvé :

Versailles, le 7 janvier 1874.

Le Ministre des travaux publics,

Signé R. DE LARCY.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 23 mars 1874, enregistré sous le n° 219.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREUILLE.

(N° 235)

[23 mars 1874.]

Agrandissement et amélioration du port de Marseillan (Hérault). — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires à l'agrandissement et à l'amélioration du port de Marseillan (Hérault), conformément aux projets et aux avis, en date des 26 septembre 1872 et 11 décembre 1873, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique.

3° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Marseillan de contribuer pour moitié à la dépense, tel que cet engagement résulte de ses délibérations des 30 juin 1872 et 13 mars 1873.

Il est également pris acte de l'engagement souscrit par le conseil général de l'Hérault de contribuer pour un quart à la dépense, tel que cet engagement résulte de ses délibérations des 6 septembre 1872 et 30 août 1873.

Le surplus de la somme de 21.500 francs, c'est-à-dire le quart de la dépense, sera supporté par l'État.

(N° 236)

[23 mars 1874.]

Rectification de la route départementale de la Creuse, n° 2, d'Aubusson à Montaigut. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de la Creuse, n° 2, d'Aubusson à Montaigut, aux abords de l'étang de Couyoux, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de l'entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 237)

[23 mars 1874.]

Rectification de la route départementale de Saône-et-Loire, n° 21, de Mâcon à Lugny. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification, à l'entrée de Lugny, de la route départementale de Saône-et-Loire, n° 21, de Mâcon à Lugny, suivant la direction indiquée par des lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 238)

[27 mars 1874.]

Affectation de terrain domanial.

Il est affecté au département des travaux publics une parcelle de terrain domanial d'une superficie de 4.745 mètres, dépendant du magasin des vivres de la marine à Bordeaux (Gironde), et désignée sous le nom de *Parc aux bestiaux*, la dite parcelle indiquée par une teinte jaune sur un plan qui restera annexé au présent décret.

(N° 239)

[29 mars 1874.]

Etablissement d'un canal de secours pour l'alimentation du cana de Pontoise. — Déclaration d'utilité publique.

Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un canal de secours dérivé du Verdon, destiné à compléter l'alimentation du canal de Pontoise, en cas d'insuffisance des eaux du Colostre, communes de Gréoux (Basses-Alpes) et de Vinon (Var).

(N° 240)

[29 mars 1874.]

Construction de la route départementale, n° 7, d'Annecy à Bonneville (Haute-Savoie). — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction, entre le col de Bluffy et la plaine d'Alex, de la route départementale, n° 7, d'Annecy à Bonneville par Thônes (Haute-Savoie), suivant la direction générale approuvée par le conseil général et indiquée par une ligne rouge sur un plan annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 241)

[29 mars 1874.]

Autorisations de prises d'eau.

Sont autorisés :

La Société des mines de Bouxwiller, à pratiquer une prise d'eau dans le canal de la Marne au Rhin, pour les besoins d'une fabrique de prussiate de potasse sise dans la commune de Laneuveville-devant-Nancy (Meurthe-et-Moselle);

Les sieurs *Kerloc'h*, *Mahé* et *Touart*, à pratiquer une prise d'eau dans la rivière d'Aulne, faisant partie du canal de Nantes à Brest, pour la mise en jeu des pompes d'épuisement des eaux d'une ardoisière sise dans la commune de Gouézec (Finistère);

Les sieurs *Verley* frères, à pratiquer une prise d'eau dans le canal de la Deûle pour l'alimentation d'une fabrique de glucose sise dans la commune d'Haubourdin (Nord).

(N° 242)

[29 mars 1874.]

Affectation de terrains provenant de la place déclassée d'Avesnes (Nord).

Est affecté au service des ponts et chaussées l'ancien corps de garde 46 de la place déclassée d'Avesnes (Nord), d'une contenance de 1 are 9 centiares 28 centièmes, lequel est représenté par une teinte jaune sur un plan qui restera annexé au présent décret.

(N° 243)

[29 mars 1874.]

Amélioration de la rive droite du port de Bordeaux. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'amélioration de la rive droite du port de Bordeaux (Gironde), entre le pont métallique et la pointe de Queyriès, conformément aux dispositions du projet et des avis, en date des 13 mai 1869, 26 décembre 1872 et 5 février 1874, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Les travaux énoncés à l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

Il est pris acte de l'engagement souscrit, à la date du 28 mars 1870, par le conseil municipal de Bordeaux, de contribuer à la dépense de la dite entreprise pour une somme de 86.303f,62.

Le surplus de la dépense restant à la charge de l'État, soit la somme de 313.696f,38, sera prélevé sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics (*Amélioration des ports maritimes de commerce*).

(N° 244)

[29 mars 1874.]

Établissement d'une pépinière à Auch. — Déclaration d'utilité publique.

1° Est déclaré d'utilité publique l'établissement à Auch (Gers) d'une pépinière destinée aux plantations des routes départementales, conformément aux dispositions d'un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ce travail, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 245)

[29 mars 1874.]

Modification du tracé de la ligne de voies ferrées à traction de chevaux établie dans la ville du Havre.

Le président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 4 octobre 1873 (*), ayant pour but de déclarer d'utilité publique l'établissement d'une ligne de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de la ville du Havre, entre la jetée et l'octroi de Rouen (rue de Normandie);

Vu la demande présentée par l'administration municipale du Havre à l'effet d'être autorisée à modifier une partie du tracé en établissant le tramway sur le sol de la rue d'Ingouville, au lieu des rues du Lycée et du Champ-de-Foire;

Vu notamment le plan visé par le maire du Havre, le 27 octobre 1873;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 3 de

(*) *Annales*, 1874, p. 328.

la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Vu la délibération de la commission d'enquête, en date du 27 décembre 1873;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 22 janvier 1874;

Vu la délibération du conseil municipal du Havre, en date du 26 février 1874;

Vu les lettres du préfet de la Seine-Inférieure, des 12 novembre 1873, 6 janvier et 6 mars 1874;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. Le tracé de la ligne de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de la ville du Havre (Seine-Inférieure), autorisée par décret du 4 octobre 1873, sera modifié suivant la direction figurée en rouge sur le plan ci-dessus visé, qui restera annexé au présent décret.

Art. 2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 246)

[29 mars 1874.]

Rectification de la route départementale du Gers n° 9, de l'Ile-en-Dodon à Grenade. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification, au point de jonction avec la route départementale, n° 5, de la route du Gers, départementale n° 9, de l'Ile-en-Dodon à Grenade, suivant la direction générale indiquée par une teinte rose sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 247)

[9 avril 1874.]

Règlement d'usines.

Est modifié le décret impérial du 13 novembre 1863, portant règlement des usines des sieurs *Paté* et *Reffay*, commune de Flin (Meurthe-et-Moselle).

(N° 248)

[9 avril 1874.]

Dévasement des ports de Granville et de Cherbourg.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour le dévasement des ports de Granville et de Cherbourg (Manche), conformément aux dispositions du projet et à l'avis, en date du 14 février 1874, du conseil général des ponts et chaussées.

2° La dépense, évaluée à 180.000 francs, sera imputée sur la deuxième section du budget du ministère des travaux publics (*Travaux extraordinaires des ports maritimes*).

(N° 249)

[10 avril 1874.]

Amélioration de la navigation du Rhône au passage du Grand-Camp. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires à l'amélioration de la navigation du Rhône au passage du Grand-Camp (Rhône), conformément aux dispositions générales d'un plan qui restera annexé au présent décret.

2° Les travaux mentionnés ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à la somme de 340.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés au budget du ministère des travaux publics pour travaux extraordinaires d'amélioration des rivières.

(N° 250)

[10 avril 1874.]

Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce de Dunkerque, pour les travaux d'amélioration du port de commerce de cette ville.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 20 mai 1868, qui autorise la ville de Dunkerque à faire à l'État une avance montant à 12 millions de francs pour l'amélioration de son port de commerce;

Vu la déclaration du receveur de l'arrondissement de Dunkerque, constatant qu'il a été versé à sa caisse, le 24 janvier dernier, une nouvelle somme de 665.000 francs, à titre d'à-compte sur l'avance précitée de 12 millions de francs;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 28 mars 1874;

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874, chapitre XXXVII (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 665.000 francs, applicable aux travaux d'amélioration à effectuer au port de Dunkerque.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la ville de Dunkerque.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 251)

[11 avril 1874.]

Etablissement de divers chemins de fer d'intérêt local dans le département de la Sarthe. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement des chemins de fer d'intérêt local ci-après :

1° De la limite du département de Maine-et-Loire, dans la direction de Baugé, au Mans, par la Flèhe, Malicorne et la Suze;

2° De la Flèche à Sablé;

3° De la limite du département de Loir-et-Cher, vers Vendôme, à Château-du-Loir;

4° De Pont-de-Braye à Saint-Calais;

5° De la Flèche à la limite du département de Maine-et-Loire, vers Angers;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département de la Sarthe, et notamment le procès verbal de la commission d'enquête, en date du 7 juillet 1873;

Vu la délibération, en date du 19 juillet 1873, par laquelle le conseil général du département de la Sarthe a autorisé la concession à la compagnie de Paris à Orléans des chemins de fer dont il s'agit;

Vu le traité passé, le 21 septembre 1872, entre le préfet du département et le sieur *Adolphe Laurens de Waru*, agissant au nom de la compagnie du chemin de fer d'Orléans, pour la concession, sans subvention ni garantie d'intérêt, des dits chemins;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 16 octobre 1873;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 6 novembre 1873, et celle du ministre de la guerre, en date du 5 décembre suivant;

Vu la lettre adressée au ministre des travaux publics, le 24 janvier 1874, par le délégué général du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer d'Orléans;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local, et la loi du 10 août 1871 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer d'intérêt local ci-après :

1° De la limite du département de Maine-et-Loire, dans la direction de Baugé, au Mans, par la Flèche, Malicorne et la Suze ;

2° De la Flèche à Sablé ;

3° De la limite du département de Loir-et-Cher, vers Vendôme, à Château-du-Loir ;

4° De Pont-de-Braye à Saint-Calais ;

5° De la Flèche à la limite du département de Maine-et-Loire, vers Angers.

Art. 2. — Le département de la Sarthe est autorisé à pourvoir à l'exécution de ces chemins, comme chemins de fer d'interêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux clauses et conditions du traité passé, le 21 septembre 1872, entre le préfet du département et le sieur *Adolphe Laurens de Waru*, agissant au nom de la compagnie du chemin de fer d'Orléans.

Une copie certifiée de ce traité sera annexée au présent décret.

Art. 3. — Conformément à l'engagement pris par la compagnie du chemin de fer d'Orléans dans la lettre ci-dessus visée, en date du 24 janvier 1874, le ministre des travaux publics aura la faculté d'imposer à la compagnie, à quelle époque que ce soit, l'obligation de se conformer, pour l'exploitation des chemins de fer ci-dessus mentionnés aux dispositions de l'article 61 du cahier des charges annexé au décret du 19 juin 1857.

Art. 4. — Le vice-président du conseil, ministre de l'intérieur, et le ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

TRAITÉ.

L'an 1872 et le 21 septembre,

Entre les soussignés :

M. le préfet de la Sarthe, agissant au nom du même département,

D'une part,

Et M. *Adolphe Laurens de Waru*, vice-président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer d'Orléans, agissant au nom de celle-ci et comme spécialement autorisé à l'effet des présentes par délibération du conseil d'administration, en date du 20 septembre 1872,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Le département de la Sarthe veut assurer la construction et l'exploitation du chemin de fer de la vallée du Loir entre Vendôme et Angers et de ceux qui, prolongeant la ligne de Saumur à Baugé, doivent relier la Flèche avec le Mans et Sablé.

D'autre part, la compagnie d'Orléans, désirant compléter son réseau vers l'Ouest et mettre son trafic à l'abri des atteintes que les concurrences pourraient lui porter, a demandé au Gouvernement la concession :

1° Du chemin de fer de Thouars à Saumur et au Mans ;

2° Des chemins de fer de Vendôme à Château-du-Loir et de la Flèche à Angers.

Les chemins de fer projetés par le département de la Sarthe étant, en très-grande partie, compris dans la demande de concession faite à l'État par la compagnie d'Orléans, celle-ci a proposé au département de se charger de la construction et de l'exploitation de ces chemins. Cette proposition ayant été agréée, il a été fait entre les parties les conventions suivantes :

Art. 1er. — Le département de la Sarthe, en exécution de la loi du 12 juillet 1865, sur les chemin de fer d'intérêt local, concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du décret déclaratif d'utilité publique, à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, qui l'accepte :

1° Le chemin de fer destiné à prolonger vers le Mans, à travers le département de la Sarthe, par la Flèche, le chemin de Saumur à Baugé ;

2° Un chemin de fer de la Flèche à Sablé, qui aurait un tronc commun avec le précédent, mais qui s'en détacherait sur le plateau de la rive droite du Loir, pour se diriger, aussi directement que le permettent les circonstances locales, vers Sablé, où il se souderait avec le chemin de fer de la compagnie de l'Ouest, à quelques centaines de mètres vers Paris, de la gare actuelle, qui deviendrait gare commune ;

3° La partie du chemin de fer de Vendôme à Château-du-Loir qui se trouve dans le département de la Sarthe ;

4° Un embranchement partant de la ligne précédente pour aboutir à Saint-Calais ;

5° La partie du chemin de fer de la Flèche à Angers qui se trouve dans le département de la Sarthe.

Art. 2. — Le département de la Sarthe s'oblige envers la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans à lui donner la préférence, pendant une période de vingt-cinq ans, à dater de l'approbation des présentes, pour la concession, dans la traversée de ce département, de tout chemin de fer qui, traversant la ligne déjà construite de Tours à Angers ou partant d'un point de cette ligne, devrait aboutir à un point quelconque de la ligne d'Angers à Chartres ou traverser cette ligne.

Art. 3. — De son côté, la compagnie d'Orléans s'oblige envers le département à construire et à exploiter les cinq chemins de fer qui font l'objet de la présente concession sans subvention ni garantie d'intérêt.

Leur construction aura lieu dans un délai de quatre ans pour le chemin de la Flèche à Sablé et de cinq ans pour tous les autres, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Leur construction et leur exploitation seront régies par le cahier des charges définissant les obligations de la compagnie envers l'État.

Tous ces chemins de fer seront à une seule voie.

Art. 4. — M. le préfet explique que l'engagement du département ne deviendra ferme qu'à la double condition qu'il sera approuvé par le conseil général et que le Gouvernement donnera la déclaration d'utilité publique et l'autorisation d'exécuter les travaux.

Art. 5. — De son côté, M. *de Waru* stipule que l'engagement de la compagnie ne deviendra définitif que tout autant qu'il sera approuvé par l'assemblée générale de ses actionnaires.

Cet engagement serait nul et non avenu, en ce qui concerne les chemins de la vallée du Loir et celui de la limite du département, vers Baugé, au Mans, si la compagnie obtenait de l'État la concession qu'elle poursuit des chemins de fer de Saumur au Mans et de la vallée du Loir entre Vendôme et Angers, par la Flèche. Dans cette éventualité, les obligations de la compagnie envers le département de la Sarthe se réduiraient à la construction et à l'exploitation de l'embranchement de la Flèche à Sablé et de celui de Saint-Calais à la ligne de la vallée du Loir.

Fait double, les jour, mois et an que dessus.

A Paris.
Approuvé l'écriture :
Signé A. DE WARU.

Au Mans.
Signé TASSIN.

Certifié conforme au traité annexé au décret en date du 11 avril 1874, enregistré sous le n° 296.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

(N° 252)

[14 avril 1874.]

Agrandissement de la station de Luxé (ligne de Tours à Bordeaux). — Déclaration d'utilité publique.

1° Est déclaré d'utilité publique l'agrandissement de la station de Luxé (Charente), ligne de Tours à Bordeaux, sur les terrains désignés par un trait rouge au plan d'ensemble produit par la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains mentionnés à l'article précédent, la compagnie d'Orléans est substituée aux droits comme aux

obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les expropriations devront être accomplies dans un délai de deux années, à partir de la promulgation du présent décret.

3° En conséquence, les dits terrains seront incorporés au chemin de fer d'Orléans à Bordeaux et feront retour à l'État à l'expiration de la concession comme le chemin de fer lui-même.

(N° 253)

[14 avril 1874.]

Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire de deux chemins de fer d'intérêt local dans le département de Meurthe-et-Moselle.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret, en date du 8 août 1873 (*), qui a déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer d'intérêt local de Toul à Colombey et de Lunéville à Gerbéviller et alloué au département de Meurthe-et-Moselle, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de 531.800 fr. pour l'exécution de ces chemins ;

Vu notamment les §§ 2, 3 et 4 de l'article 3 du dit décret, . . .

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — La subvention susmentionnée de 531.800 francs sera payée en huit termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1875, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(*) *Annales*, 1874, p. 294.

(N° 254)

[14 avril 1874.]

Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Laveline à Saint-Dié, avec embranchements sur Granges et Fraize.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret, en date du 2 mai 1873 (*), qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Laveline à Saint-Dié, avec embranchements sur Granges et Fraize, et alloué au département des Vosges, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de 665.575 francs pour l'exécution de ce chemin ;

Vu notamment les §§ 2, 3 et 4 de l'article 3 du dit décret, . . .

. . . .

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La subvention susmentionnée de 665.575 francs sera payée en huit termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1875, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 255)

[14 avril 1874.]

Détermination des époques de payement de la subvention allouée

(*) *Annales*, 1874, p. 210.

à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Surgères vers Cognac.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret en date du 5 avril 1873 (*), qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Surgères vers Cognac et alloué au département de la Charente-Inférieure, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de 610.000 francs pour l'exécution de ce chemin ;

Vu notamment les §§ 2, 3 et 4 de l'article 3 du dit décret. . . .

. . . .

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La subvention susmentionnée de 610.000 francs sera payée en huit termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1875, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 256)

[14 avril 1874.]

Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Caen à Courseulles.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret, en date du 12 janvier 1873 (**), qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de

---

(*) *Annales*, 1873, p. 643.
(**) *Annales*, 1873, p. 611.

Caen à Courseulles et alloué au département du Calvados, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de 324.000 francs pour l'exécution de ce chemin;

Vu notamment les §§ 2, 3 et 4 de l'article 3 du dit décret. . . .

. . . .

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La subvention susmentionnée de 324.000 francs sera payée en quatre termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1875, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 257)

[14 avril 1874.]

Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Pons à Royan et à la Tremblade.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 15 janvier 1873 (*), qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Pons à Royan et à la Tremblade, et alloué au département de la Charente-Inférieure, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de 750.300 fr. pour l'exécution de ce chemin;

Vu notamment les §§ 2, 3 et 4 de l'article 3 du dit décret. . . .

. . . .

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

(*) *Annales*, 1873, p. 466.

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La subvention susmentionnée de 750.300 francs sera payée en huit termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1875, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 258)

[14 avril 1874.]

Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Nançois-le-Petit à Gondrecourt.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 6 novembre 1872 (*), qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Nançois-le-Petit à Gondrecourt et alloué au département de la Meuse, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de 448.500 francs pour l'exécution de ce chemin;

Vu notamment les §§ 2, 3 et 4 de l'article 3 du dit décret. . . .

. . . .

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La subvention susmentionnée de 448.500 francs sera payée en quatre termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1875, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(*) *Annales*, 1873, p. 450.

(N° 259)

[14 avril 1874.]

Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Châlon à la limite du département de l'Ain.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 3 octobre 1872 (*), qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Châlon à la limite du département de l'Ain et alloué au département de Saône-et-Loire, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de 67.500 fr. pour l'exécution de ce chemin;

Vu notamment les §§ 2, 3 et 4 de l'article 3 du dit décret. . .

. . . .

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La subvention susmentionnée de 67.500 francs sera payée en deux termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1875, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 260)

[14 avril 1874.]

Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la

(*) *Annales*, 1873, p. 255.

compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Mézidon à Dives.

Le Président de la République française ;

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret, en date du 17 mars 1872 (*), qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Mézidon à Dives et alloué au département du Calvados, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de 287.477 francs pour l'exécution de ce chemin ;

Vu notamment les §§ 2, 3 et 4 de l'article 3 du dit décret qui sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera versée en huit termes semestriels égaux, « à des époques qui seront fixées ultérieurement par un décret « délibéré en Conseil d'État.

« Le département devra justifier, avant le payement de chaque « terme, d'une dépense, en travaux, approvisionnements et acqui- « sitions de terrains, triple de la somme à valoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet « des travaux. »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La subvention susmentionnée de 287.477 francs sera payée en quatre termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1875, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(*) *Annales*, 1873, p. 73.

CIRCULAIRES.

(N° 261)

[6 novembre 1874.]

Occupations temporaires du domaine public maritime. — Procédure à suivre pour l'instruction des demandes.

Monsieur le Préfet, l'article 2 de la loi du 20 décembre 1872, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1873, est ainsi conçu :

« Est autorisée, au profit de l'État, la perception de redevances, « à titre d'occupation temporaire ou de location, des plages et de « toutes autres dépendances du domaine public maritime. »

Les départements des finances et des travaux publics ont réglé, d'un commun accord, les mesures à prendre pour assurer l'exécution de cette disposition de la loi. En principe, le département des travaux publics a seul qualité pour décider si une portion quelconque du domaine public maritime peut être soustraite temporairement à l'usage de tous et sous quelles réserves. Le département des finances fixe le taux et les conditions de payement de la redevance attachée à cette occupation. Il peut seul affranchir les permissionnaires du payement d'une redevance.

La procédure à suivre, pour l'instruction des demandes d'occupation du domaine public maritime et pour la fixation des redevances, a fait l'objet d'un arrêté préparé de concert entre les départements des finances et des travaux publics et que mon collègue et moi avons signé à la date du 15 septembre dernier.

Les prescriptions de cet arrêté, dont j'ai l'honneur de vous transmettre trois exemplaires, me paraissent s'expliquer suffisamment d'elles-mêmes pour n'avoir besoin d'aucun commentaire. Je vous prie de veiller à ce qu'elles soient observées.

J'adresse directement à MM. les ingénieurs en chef chargés des services maritimes quelques exemplaires de la présente circulaire et de son annexe.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
Signé E. Caillaux.

ARRÊTÉ.

Les ministres des travaux publics et des finances,

Vu l'article 2 de la loi du 20 décembre 1872, ainsi conçu :

« Est autorisée, au profit de l'État, la perception de redevances, à titre d'occupation temporaire ou de location des plages et de toutes autres dépendances du domaine maritime ; »

Arrêtent :

Art. 1er. — Les autorisations pour occupations temporaires du domaine public maritime et de ses dépendances, autres que pour établissements de pêche, continuent à être accordées par le ministre des travaux publics, à titre précaire et révocable sans indemnité, à la première réquisition de l'administration.

Le retrait des autorisations sera prononcé par le ministre des travaux publics.

Art. 2. — Toute occupation temporaire du domaine public maritime est soumise au payement d'une redevance annuelle dont la quotité est déterminée par le ministre des finances et peut être revisée tous les cinq ans.

Le ministre des finances reste seul juge de la question de savoir si, en certains cas, et par des considérations que le ministre des travaux publics se réserve de faire valoir, les autorisations pourront être accordées à titre gratuit.

Art. 3. — Le montant des redevances est fixé, savoir:

Par le directeur général des domaines ou son délégué, lorsque le chiffre de la redevance est de 500 francs ou au-dessous;

Par le ministre des finances, lorsque la redevance est supérieure à 500 francs.

L'adhésion du permissionnaire est constatée par un simple engagement dont copie reste jointe au dossier de la demande, ainsi qu'il est dit à l'article 4 ci-après.

La redevance court à partir du premier jour du second mois qui suit la notification de l'autorisation au permissionnaire.

Ampliation de l'arrêté d'autorisation, revêtue d'une mention indiquant la date de la notification au permissionnaire, est adressée par le préfet au directeur des domaines pour servir à la consignation et au recouvrement de la redevance, laquelle sera payable par semestre ou annuellement, suivant son importance, à l'échéance des 1er janvier et 1er juillet, en tenant compte au concessionnaire, pour le premier terme, du temps pendant lequel la concession a couru.

Art. 4. — Les demandes d'occupations temporaires d'une partie

quelconque du domaine public maritime, autres que pour l'établissement de pêcheries, seront adressées aux préfets, qui les communiqueront, pour avis, à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées chargé du service.

Ce dernier aura à examiner, avant tout, si la permission sollicitée peut être consentie sans inconvénients pour la conservation du rivage ou pour les intérêts que le département des travaux publics a mission de sauvegarder.

Lorsqu'il s'agira de portions du domaine public dont l'occupation temporaire serait de nature à intéresser la défense du territoire ou le service de la marine, l'avis des officiers du génie sera pris, de même que celui des ingénieurs de la marine.

Le demandeur en concession devra souscrire un engagement de payer la redevance qui sera fixée provisoirement, après avis des ingénieurs, par le service local du domaine, sous la réserve de la décision du directeur général des domaines, ou, suivant les cas, du ministre des finances.

Art. 5. — Le dossier, après cette instruction préliminaire, sera adressé par le préfet avec son avis au ministre des travaux publics, qui, avant de statuer sur la demande d'autorisation, la communiquera au ministre des finances avec tous les renseignements de nature à permettre de déterminer la redevance ou à justifier la gratuité de la permission.

Art. 6. — En cas de révocation de la concession par le ministre des travaux publics, la redevance cesse à partir du jour où la concession a pris fin. Dans ce cas, la portion de redevance restée due devient immédiatement exigible.

Art. 7.— Il sera dressé, avant le 1er décembre 1874, par les soins des ingénieurs des ponts et chaussées, un état de toutes les permissions autorisées sur le domaine public avec ou sans redevances.

Cet état sera adressé au ministre des travaux publics et transmis au ministre des finances.

Après révision ou fixation de la redevance, conformément à l'article 3 ci-dessus, les détenteurs seront prévenus par l'administration des ponts et chaussées qu'ils doivent souscrire, entre les mains du receveur des domaines du canton, l'engagement de payer cette redevance, qui courra à partir du 1er janvier 1875.

Dans le cas où l'engagement dont il s'agit ne serait pas souscrit, la concession de jouissance sera retirée.

Fait à Paris, le 15 septembre 1874.

Le Ministre des finances, Signé MATHIEU-BODET.

Le Ministre des travaux publics, Signé E. CAILLAUX.

(N° 262)

[14 novembre 1874.]

Elections municipales.

Monsieur le Préfet, un certain nombre d'ingénieurs et d'agents des ponts et chaussées et des mines ont accepté, dans ces dernières années, le mandat de conseiller municipal sans y avoir été préalablement autorisés par l'administration.

Je ne puis accorder qu'il en soit ainsi désormais.

Vous voudrez bien, à l'occasion du prochain renouvellement des conseils municipaux, en prévenir les fonctionnaires et agents de tout ordre qui dépendent du ministère des travaux publics.

Les fonctions de conseiller municipal ne sont assurément pas incompatibles avec celles d'agent des ponts et chaussées et des mines; je reconnais même qu'elles peuvent être utilement et honorablement occupées par beaucoup d'entre eux. Vous leur ferez observer cependant qu'ils sont exposés, en faisant partie des conseils municipaux, à sortir de l'impartialité et de la réserve commandées par leur situation administrative, notamment à donner leur avis sur des questions qui se rapportent aux services dont ils sont chargés, et qu'il peut en résulter de sérieux inconvénients.

Les fonctionnaires et agents de tout ordre du ministère des travaux publics devront donc, avant d'accepter d'être membres d'un conseil municipal, demander par votre intermédiaire et obtenir l'assentiment de l'administration supérieure.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef des différents services compris dans votre département.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

(N° 263)

PERSONNEL.

Septembre et Octobre 1874.

INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 7 octobre 1874.

Sont promus au grade d'officier dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

M. Chatoney, inspecteur général de 2e classe.

M. Malézieux, ingénieur en chef de 2e classe.

Décret du 7 octobre 1874.

Sont nommés chevaliers de l'ordre national de la Légion d'honneur :

M. Floucaud de Fourcroy, ingénieur ordinaire de 1re classe.

M. Moïse, ingénieur ordinaire de 1re classe.

M. Fournier de Saint-Amant, ingénieur ordinaire de 1re classe.

M. Révol, ingénieur ordinaire de 2e classe.

2° NOMINATIONS.

Décret du 18 octobre 1874.

Sont nommés ingénieurs ordinaires de 3e classe les élèves-ingénieurs de 1re classe hors de concours dont les noms suivent :

MM. de Tavernier.
Lancrenon.
Thibaudier.
Luneau.
Solacroup.
Guiard.
Gros.
Jouffray.
Étienne.
Marion.

MM. Lesecq-Destourne
De Miniac.
Boyer.
La Rivière.
Schœndœrffer.
Mouret.
Harlé (Édouard).
Harlé (Henri).
Mille.

3° MOUVEMENTS ET DÉCISIONS DIVERSES.

16 *septembre* 1874. — M. Espitallier, sous-ingénieur, faisan fonctions d'ingénieur ordinaire, attaché au service de la navigatio de la Sèvre-Niortaise, est autorisé à transférer provisoiremen t sa résidence de Marans à Niort.

24 *septembre*. — Le service des ponts et chaussées dans le département de l'Orne, comprenant actuellement deux arrondissements d'ingénieur ordinaire, sera réparti en trois arrondissements.

Les ingénieurs chargés de ces arrondissements résideront, savoir :

M....., ingénieur ordinaire, chargé de l'arrondissement du Centre, à Alençon ;

M. Héron, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, chargé de l'arrondissement de l'Est, à Mortagne ;

M. Dairaine, conducteur, chargé de l'intérim de l'arrondissement de l'Ouest, à Domfront.

25 *septembre*. — Le service hydraulique du département des Basses-Alpes est supprimé. Ce service est réuni au service ordinaire du département.

Le service ordinaire du département des Basses-Alpes sera divisé en quatre arrondissements d'ingénieur ordinaire, savoir :

1er arrondissement du Nord, comprenant l'arrondissement administratif de Barcelonnette, moins la vallée du Verdon ; — ingénieur ordinaire, M. Desormos, conducteur, faisant fonctions d'ingénieur à Barcelonnette.

2e arrondissement de l'Est, comprenant l'arrondissement administratif de Castellane, plus la partie de la vallée du Verdon comprise dans l'arrondissement administratif de Barcelonnette et la partie de la même vallée comprise dans l'arrondissement de Digne, entre le col de la Palud et l'arrondissement de Castellane; ingénieur ordinaire, M....., à Castellane.

3e arrondissement du Centre, comprenant l'arrondissement

administratif de Digne, moins la partie de la vallée du Verdon comprise entre le col de la Palud et l'arrondissement de Castellane; ingénieur ordinaire, M. Sorel, ingénieur à Digne.

4e arrondissement de l'Ouest, comprenant les arrondissements administratifs de Forcalquier et de Sisteron; l'ingénieur de cet arrondissement résidera à Sisteron; ingénieur ordinaire, M. Bongarçon, sous-ingénieur, faisant fonctions d'ingénieur, résidant actuellement à Digne.

25 *septembre* 1874.— Le service de la Moselle en amont du pont de Toul, actuellement placé dans les attributions de l'ingénieur en chef du canal de la Marne au Rhin, sera réuni au service du canal de l'Est (3e section).

Le service du canal de la Marne au Rhin conservera dans ses attributions la rigole navigable de la Moselle à Toul, à partir de son origine, près de l'écluse de garde, dite écluse de Vauban.

7 *octobre*. — M. Thanneur, ingénieur ordinaire, attaché au service de la navigation de la Garonne, sera chargé dans le département de Seine-et-Marne, du service de l'arrondissement de Coulomniers, en remplacemeut de M. Montaut, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Neveu-Derotrie, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé du service des ponts et chaussées de la circonscription de Bougie (province de Constantine), remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

12 *octobre*. — M. Prompt, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service des travaux maritimes du département de la Gironde, sera chargé du service ordinaire du département du Var, en remplacement de M. Lancelin, précédemment appelé à une autre destination.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

14 *octobre*. — M. Pot, ingénieur ordinaire, chargé dans le département de la Nièvre du service de l'arrondissement de Cosne, sera attaché en outre au service d'études d'un chemin de fer de Clamecy à Sancerre.

Idem. — M. Richou, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, sera attaché en outre au service de la navigation de l'Allier, en remplacement de M. Radoult de la Fosse, nommé ingénieur en chef.

Idem. — M. Guillaume, conducteur, remplissant les fonctions d'ingénieur ordinaire pour l'arrondissement de Montluçon, sera attaché en outre au contrôle de l'exploitation du chemin de fer

d'Orléans et prolongements, en remplacement de M. Radoult de la Fosse, nommé ingénieur en chef.

12 *octobre* 1874. — M. d'Ussel, ingénieur ordinaire, actuellement chargé du service de l'arrondissement d'Étampes (Seine-et-Oise), est mis à la disposition de M. le préfet de la Seine, pour être attaché au service municipal de la ville de Paris, en remplacement de M. Bernard (Henri), appelé à faire fonctions d'ingénieur en chef.

16 *octobre*. — M. Hachette, inspecteur général, chargé du service de contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est réunira à ce service le contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Sedan à Lérouville.

Idem. — Le service de la navigation de la partie de la Saône comprise entre Jonvelle et la face d'aval du pont sous la route nationale, n° 19, de Paris à Bâle, à Port-sur-Saône, sera distrait du service spécial de la Saône et rattaché à celui du canal de l'Est.

Idem. — Le service hydraulique de la rivière de Saône pour la partie comprise dans le département de la Haute-Saône, entre Jonvelle et la limite du département des Vosges, et le service hydraulique de la rivière de Côney, entre son confluent avec la Saône et la limite du département des Vosges, seront distraits du service hydraulique du département de la Haute-Saône et remis au service du canal de l'Est.

Idem. — M. Regnauld, ingénieur ordinaire, attaché au service de construction du bassin à flot de Bordeaux, sera attaché au service des travaux maritimes du département de la Gironde, en remplacement de M. Prompt, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

19 *octobre*. — M. Boutan, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées, sera attaché au service du bassin à flot de Bordeaux, en remplacement de M. Regnauld.

Idem. — M. Blagé, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département du Tarn, au service de la navigation du Tarn, au contrôle des travaux de la gare d'Albi et au contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans, sera attaché en outre au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, en remplacement de M. Pacull, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — Les élèves ingénieurs de 1re classe hors de concours nommés par décret du 18 octobre 1874 ingénieurs ordinaires de 3e classe recevront les destinations suivantes :

M. Gros, service de l'arrondissement d'Aubenas (Ardèche), rem-

placement de M. Godin, conducteur, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, précédemment appelé à une autre destination ;

M. Jouffray, service de l'arrondissement de Gien (Loiret), remplacement de M. Renaudeau d'Arc, mis en congé ;

M. Étienne, service de l'arrondissement de Thonon (Haute-Savoie), remplacement de M. Berthet, appelé à une autre destination ;

M. Marion, service de l'arrondissement de Pont-Audemer (Eure), remplacement de M. Rougeron, conducteur, faisant fonctions d'ingénieur, décédé ;

M. Lesecq-Destournelles, service de construction des chemins de fer de Montréjeau à Bagnères et de Toulouse à Auch et service d'études et de contrôle des travaux du chemin de fer de Toulouse à Bayonne ;

M. de Miniac, service de l'arrondissement de Verdun (Meuse), remplacement de M. Holtz, appelé à un autre service ;

M. Boyer, service de l'arrondissement d'Alençon (Orne), emploi créé ;

M. La Rivière, service de l'arrondissement de Langon (Gironde), remplacement de M. Thoux, précédemment appelé à une autre destination ;

M. Schœndœrffer, service de l'arrondissement de Vesoul (Haute-Saône), remplacement de M. Bouvaist, précédemment appelé à un autre service ;

M. Mouret, service de l'arrondissement de Brives (Corrèze), remplacement de M. Jacquier, appelé à une autre destination ;

M. Harlé (Édouard), service de l'arrondissement de Tlemcem (Algérie) ;

M. Harlé (Henri), service de l'arrondissement de Saint-Affrique (Aveyron), remplacement de M. Bonneau, appelé à une autre destination ;

M. Mille, service de l'arrondissement de Mostaganem (Algérie).

4° RETRAITE.

Date d'exécution.

28 octobre 1874. M. Bongarçon, sous-ingénieur. 1er janvier 1875.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs auxiliaires les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

15 *octobre* 1874. — M. Huet, attaché au service ordinaire du Loiret.

27 *octobre.* — M. Paluel-Marmont, attaché au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

30 *septembre* 1874. — M. Cochepin, conducteur de 4e classe, attaché au service du canal du Centre, passe dans le département de l'Aisne, au service de la navigation de l'Aisne.

Idem. — M. Defouilhoux, conducteur de 4e classe, passe du service ordinaire de la Nièvre au service ordinaire du Puy-de-Dôme.

1er *octobre.* — M. Marchand, conducteur de 3e classe, au service maritime de la Gironde, passe au service du chemin de fer de Condom à Port-Sainte-Marie, dans le département de Lot-et-Garonne.

15 *octobre.* — M. Probesteau, conducteur auxiliaire, au service maritime du département du Finistère, est nommé conducteur embrigadé de 4e classe.

Idem.— Est acceptée la démission de M. Delaporte, conducteur de 2e classe, en congé illimité, dans le département de l'Aisne.

19 *octobre.* — M. Lacaille, conducteur de 3e classe, au service ordinaire de la Côte-d'Or, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Foissotte, conducteur auxiliaire, au service ordinaire de la Haute-Saône, passe au service du canal de l'Est, même département.

Idem. — M. Roher, conducteur de 2e classe, passe du service ordinaire des Hautes-Pyrénées au service ordinaire de la Haute-Saône.

Idem. — M. Carillon, conducteur de 3e classe, passe du service ordinaire du département de l'Ain au service ordinaire de la Côte-d'Or.

22 *octobre.*—M. Saingery, conducteur de 2e classe, attaché dans le département de l'Aisne au service de la navigation de la Marne

(2e section), passe dans le département des Ardennes, au service du canal des Ardennes.

23 *octobre* 1874.—M. Cailhe, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de la Nièvre, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement pour raison de santé.

Idem. — M. Becker (Jacques-Émile), conducteur de 2e classe, au service du canal de l'Est, dans le département de la Meuse, est mis à la disposition de M. le ministre de la guerre pour être employé aux travaux de défense de la place de Toul. M. Becker sera considéré comme étant en service détaché.

26 *octobre.* — M. Malau, conducteur de 4e classe, au service ordinaire des Basses-Pyrénées, passe dans le département de Seine-et-Oise, au service du chemin de fer d'Épinay à Luzarches.

Idem.— M. Rebéquet, conducteur de 3e classe, passe du service hydraulique de la Haute-Garonne au service ordinaire des Pyrénées-Orientales.

27 *octobre.* — M. Laffargue, ancien conducteur de 4e classe, est réintégré dans ses fonctions et attaché au service ordinaire de l'Aveyron.

Idem. — M. Fauchet, conducteur de 3e classe, attaché dans le département de la Lozère au service du chemin de fer de Mende à Séverac, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Oise.

3° RETRAITES.

		Dates d'exécution.
1er oct.	— M. Talairach, conducteur de 2e classe, au service du chemin de fer de Carcassonne à Quillan.	1er novembre.
Idem.	— M. Suais, conducteur de 2e classe, au service ordinaire de la Vendée.	idem.
15 oct.	— M. Allary, conducteur principal, au service ordinaire de la Haute-Loire. .	1er décembre.
19 oct.	— M. Adville, conducteur de 1re classe, au service ordinaire de Maine-et-Loire.	1er novembre.
23 oct.	— M. Cantou, conducteur principal, au service ordinaire des Basses-Pyrénées.	1er avril 1875.
27 oct.	— M. Lorillot, conducteur de 1re classe, au vice de la navigation de la Marne (1re section).	1er novembre.
29 oct.	— M. Mesnager, conducteur principal, au service de la navigation de la Seine (3e section), dans le département de la Seine.	idem.

4° DÉCÈS.

	Dates du décès.
M. Cresson, conducteur de 4e classe, en congé dans le département du Pas-de-Calais.	12 septembre.
M. Bailly, conducteur de 3e classe, en congé, dans le département du Jura.	4 octobre.
M. Vidal, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne.	17 octobre.
M. Abgrall, conducteur de 1re classe, au service ordinaire des Côtes-du-Nord.	18 octobre.

L'éditeur-Gérant, Dunod. 2692 Paris. Imp. Arnous de Rivière et Ce, r. Racine, 26.

DÉCRETS.

(N° 264)

[14 avril 1874.]

Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Paimbœuf, Pornic et Machecoul.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 5 août 1872 (*), qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Paimbœuf, Pornic et Machecoul, et alloué au département de la Loire-Inférieure, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de 1.600.000 fr. pour l'exécution de ce chemin;

Vu notamment les §§ 2, 3 et 4 de l'article 3 du dit décret. . . .

. . . .

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La subvention susmentionnée de 1.600.000 francs sera payée en douze termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1875, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(*) *Annales*, 1873, p. 156.

(N° 265)

[14 avril 1874.]

Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire de divers chemins de fer d'intérêt local dans le département de l'Oise.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 6 juin 1872 (*), qui a déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer d'intérêt local d'Abancourt à la ligne de Beauvais à Amiens, de Gisors à Beauvais, de Beauvais à Clermont, de Clermont à Compiègne, de Beauvais à Saint-Just, de Saint-Just vers Montdidier, de Breteuil à la station de ce nom, et alloué au département de l'Oise, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de 362.500 francs pour l'exécution de ces chemins;

Vu notamment les §§ 2, 3 et 4 de l'article 3 du dit décret. . . .

. . . .

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — La subvention susmentionnée de 362.500 francs sera payée en quatre termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1875, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 266)

[14 avril 1874.]

Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la

(*) *Annales*, 1873, p. 81.

compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Saumur à la limite du département de la Vienne, vers Poitiers.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret, du 1er mars 1872 (*), déclarant d'utilité publique l'établissement du chemin d'intérêt local de Saumur à la limite du département de la Vienne, vers Poitiers ;

Vu notamment l'article 3 de ce décret, lequel alloue au département de Maine-et-Loire, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de 138.833f,33 pour l'exécution du chemin de fer ci-dessus désigné ;

Vu les observations, en date du 16 mars 1872, de la compagnie concessionnaire du chemin, desquelles il ressort que, dans le calcul de la subvention de l'État, qui représentait le tiers de la dépense laissée par le traité à la charge du département et des communes intéressées, il n'a pas été tenu compte d'une subvention de 100.000 francs accordée par la ville de Saumur, et que, en comprenant cette somme dans le total des subventions sur lesquelles est calculée l'allocation faite sur les fonds du trésor public, on arrive à porter cette allocation, non à la somme de 138.833f,33, mais à la somme de 172.166f,66 ;

Vu les lettres, en date des 18 avril 1873 et 20 janvier 1874, par lesquelles le préfet de Maine-et-Loire appuie ces observations et insiste pour qu'une subvention supplémentaire de 33.333f,33 soit allouée à son département sur les fonds du trésor ;

Vu l'avis du ministre des finances, du 16 mars 1874 ;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il est alloué au département de Maine-et-Loire, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, une subvention supplémentaire de 33.333f,33 pour le chemin de fer d'intérêt local de Saumur à la limite du département de la Vienne, vers Poitiers.

Cette subvention sera versée en un seul terme, qui écherra le 15 janvier 1876, à la charge, par le département, de remplir les conditions fixées par le décret du 1er mars 1872.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(*) *Annales*, 1872, p. 453.

(N° 267)

[23 avril 1874.]

Prises d'eau.

Sont autorisés :

Le sieur *Stable*, à apporter diverses modifications aux dispositions de l'usine dite *le Moulin droit du Comte*, qu'il possède sur la rivière de Vilaine, commune de Rennes (Ille-et-Vilaine) ;

Le sieur *Dantu-Dambricourt*, à établir sur le canal de la Haute-Colme une double prise d'eau pour le service de son usine située dans la commune de Steene (Nord) ;

Le sieur *Dupond*, à établir sur le canal de la Haute-Colme une prise d'eau destinée à l'alimentation d'une brasserie située dans la commune d'Armbouts-Cappel (Nord) ;

La dame veuve *Pouvillion*, à établir sur le canal de la Haute-Colme une prise d'eau destinée à l'alimentation d'une brasserie située dans la commune d'Armbouts-Cappel (Nord) ;

La compagnie fermière du canal du Midi, à concéder au sieur *Donnadieu* (*Jules*) une prise d'eau sur le canal de la Robine de Narbonne, pour l'irrigation d'une parcelle du terrain sise dans la commune de Narbonne (Aude).

(N° 268)

[23 avril 1874.]

Fonds de concours versés au trésor, par le département de Constantine pour les dépenses du personnel du service des ponts et chaussées. (*Ouverture d'un crédit supplémentaire sur l'exercice* 1874.)

Le Président de la République française,

. . . .

Vu le récépissé n° 54, en date du 17 mars 1874, constatant le versement, à titre de fonds de concours, dans la caisse du trésor public, d'une somme de 22.500 francs, représentant la participa-

tion du département de Constantine dans les dépenses du personnel des ponts et chaussées en 1874 ;

Vu l'avis du ministre des finances,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au gouvernement général de l'Algérie, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1874, un crédit supplémentaire de 22.500 francs pour la participation du département de Constantine dans les dépenses du personnel des ponts et chaussées en 1874.

Le chapitre XI du dit budget est augmenté de pareille somme de 22.500 francs.

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses imputables sur le crédit ouvert par l'article précédent au moyen de ressources versées au trésor à titre de fonds de concours.

Art. 3. — Le vice-président du conseil, ministre de l'intérieur, le ministre des finances et le gouverneur général de l'Algérie sont chargés l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 269)

[23 avril 1874.]

Fonds de concours versés au trésor par le département de Meurthe-et-Moselle, pour les travaux de canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent. (Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874.)

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 1er août 1872, qui autorise le département de Meurthe-et-Moselle à faire à l'État une avance montant à 2.100.000 fr. pour la canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent;

Vu les déclarations du trésorier payeur général du département de Meurthe-et-Moselle, constatant qu'il a été versé au trésor, les 17 janvier et 2 mars derniers, de nouvelles sommes montant ensemble à 560.300 francs, à titre d'à-compte sur l'avance précitée de 2.100.000 francs;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 11 avril 1874 ;

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874, chapitre XXXV (*Amélioration des rivières*), un crédit de 560.300 fr., applicable aux travaux de canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par le département de Meurthe-et-Moselle.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 270)

[23 avril 1874.]

Fonds de concours versés au trésor par le département de Meurthe-et Moselle, pour les travaux de canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent. (*Ouverture d'un crédit sur l'exercice* 1874.)

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 1er août 1872, qui autorise le département de Meurthe-et-Moselle à faire à l'État une avance montant à 2.100.000 fr. pour la canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent;

Vu la déclaration du trésorier payeur général du département de Meurthe-et-Moselle, constatant qu'il a été versé au trésor, le 9 mars dernier, une nouvelle somme de 2.000 francs à titre de solde de l'avance précitée, de 2.100.000 francs.

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 11 avril 1874,

Décrète :

Art. 1er.— Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874, chapitre XXXV (*Amélioration de rivières*), un crédit de 2.000 francs, applicable aux travaux de canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par le département de Meurthe-et-Moselle.

Art. 3.— Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 271)

[23 avril 1874.]

Fonds de concours versés au trésor par la ville de Dunkerque, pour les travaux d'amélioration du port de cette ville. (*Ouverture d'un crédit sur l'exercice* 1874.)

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 20 mai 1868, qui autorise la ville de Dunkerque à faire à l'État une avance montant à 12 millions de francs pour l'amélioration de son port de commerce;

Vu la déclaration du receveur de l'arrondissement de Dunkerque, constatant qu'il a été versé au trésor, le 11 février dernier, une nouvelle somme de 670.000 francs, à titre d'à-compte sur l'avance précitée de 12 millions de francs;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 11 avril 1874,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874, chapitre XXXVII (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 670.000 francs, applicable aux travaux d'amélioration à effectuer au port de Dunkerque.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la ville de Dunkerque.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 272)

[27 avril 1874.]

Prise de possession de terrains (Seine-et-Oise). — Déclaration d'urgence.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer de Monsoult à Amiens, au territoire des communes de Persan (Seine-et-Oise), Chambly et Méru (Oise), de diverses parcelles de terrain non bâties, lesquelles sont désignées sur trois plans et un tableau indicatif qui resteront annexés au présent décret.

(N° 273)

[6 mai 1874.]

Prise de possession de terrains (Nord). — Déclaration d'urgence.

Il y a urgence de prendre possession des parcelles de terrain à occuper pour l'établissement du chemin de fer de Saint-Amand à Blanc-Misseron (Nord), entre les points 5^k,690 et 10^k,432 de la variante approuvée par la décision ministérielle du 4 juillet 1873.

(N° 274)

[6 mai 1874.]

Prise de possession de terrains (Somme). — Déclaration d'urgence.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer de Monsoult à Amiens, de diverses parcelles de terrain non bâties, sises au territoire des communes de Neuville-sous-Lœuilly et de Lœuilly (Somme), les dites parcelles désignées sur un plan et un état indicatif qui resteront annexés au présent décret.

(N° 275)

[6 mai 1874.]

Allongement et réfection du déversoir de Saint-Martin (Loiret). — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'allongement et la réfection du déversoir de Saint-Martin, établi sur la levée de la rive gauche de la Loire, en amont de Gien (Loiret), conformément aux dispositions contenues dans l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 9 décembre 1869 et au plan qui restera annexé au présent décret.

2° Les travaux mentionnés à l'article 1er ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

L'administration est autorisée à faire l'acquisition des immeubles nécessaires à l'exécution des dits travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

3° La dépense, évaluée à 283.500 francs, sera imputée sur les fonds affectés au budget du ministère des travaux publics pour travaux de défense contre les inondations.

(N° 276)

[6 mai 1874.]

Construction de quatre routes salicoles dans le marais de la Moulinette (Charente-Inférieure). — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction de quatre routes salicoles dans le marais de la Moulinette, près de la Rochelle (Charente-Inférieure), suivant la direction générale indiquée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° Le syndicat des propriétaires du marais est autorisé à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

4° L'entretien des quatre routes salicoles dont il s'agit sera, à perpétuité, à la charge des propriétaires du marais.

(N° 277)

[6 mai 1874.]

Agrandissement de la gare des marchandises d'Ivry. — (Chemin de fer de Paris à Orléans.) — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare des marchandises d'Ivry (Seine), chemin de fer de Paris à Orléans, conformément au plan dressé, le 29 février 1872, par l'ingénieur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° La chaussée pleine projetée pour faire franchir le bastion 93 au nouveau raccordement du chemin de fer de Ceinture sera remplacée par un viaduc dont le dessin d'exécution sera fourni par le génie militaire.

La suppression de la rue latérale allant de la rue Watt aux fortifications ne pourra être opérée qu'après l'achèvement du pont du boulevard Masséna.

3° Pour l'occupation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux mentionnés à l'article 1er ci-dessus, la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Les dits terrains seront incorporés au chemin de fer de Paris à Orléans et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les expropriations devront être accomplies dans un délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret.

4° Il est pris acte de l'engagement contracté par la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, devant la commission d'enquête, de contribuer pour une somme de 100.000 francs aux dépenses de construction du pont sur rails à établir à la rencontre du boulevard Masséna.

(N° 278)

[6 mai 1874.]

Approbation des travaux à exécuter et des dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est.

Le Président de la Républibue française,

. . . .

Vu les pièces de l'instruction à laquelle les dits projets ont été soumis, et notammeut les avis du conseil des ponts et chaussées, des 25 février, 4 et 18 mars 1874 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A STRASBOURG.

	francs.
Projet d'extension des voies de garage et de service à la station d'Esbly, présenté le 26 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	79.500
Projet d'allongement des voies de garage dans les stations de Vitry-le-François et de Sermaize, présenté le 26 décembre 1873, avec un détail estimatif montant à.	28.200
Projet d'agrandissement et de modification de la gare de Bar-le-Duc, présenté le 23 janvier 1874, avec un détail estimatif montant à. .	474.000
Ensemble.	581.700

Les dites dépenses, montant à la somme de 581.700 francs, seront imputées sur les 40 millions énoncés à l'article 10 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses à autoriser, dans le délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 279)

[6 mai 1874.]

Construction d'un pont en pierre à Port-Boulet et rectification de la route départementale d'Indre-et-Loire, n° 11.— Déclaration d'utilité publique.

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction d'un pont en pierre à Port-Boulet et de rectification de la route départementale d'Indre-et-Loire, n° 11, aux abords de cet ouvrage, conformément aux indications générales du plan annexé au présent décret.

Art. 2. — Le département est autorisé à percevoir sur le dit pont et pendant le temps nécessaire pour amortir, en capital et intérêts, une somme de 150.000 francs, sans que la durée de cette perception puisse excéder quinze années, les droits de péage ci-après déterminés :

	f. c.
Une personne à pied, chargée ou non	0,05
Un cheval ou mulet et son cavalier (valise comprise)	0,10
Cheval ou mulet, âne ou ânesse (chargé ou non chargé), bœuf, vache, veau, porc, mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait	0,05
Conducteur de chevaux, mulets, bœufs, etc.	0,05
Les enfants au-dessous de cinq ans et accompagnés seront exempts de tout péage.	
VOITURES NON SUSPENDUES.	
Voiture chargée, attelée d'un cheval ou mulet, ou de deux bœufs ou vaches, et son conducteur	0,50
Voiture chargée, attelée de deux chevaux ou mulets, et son conducteur.	0,75
Voiture chargée, attelée de trois chevaux ou mulets, et son conducteur.	1,00
Par chaque cheval, mulet, paire de bœufs ou vaches d'attelage en sus.	0,25
Voiture vide, attelée d'un cheval ou mulet, ou de deux bœufs ou vaches, et son conducteur	0,30
Par chaque cheval, mulet, paire de bœuf ou vache d'attelage en sus.	0,05
Voiture employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes (chargée ou non chargée), attelée d'un cheval ou mulet, ou de deux bœufs ou vaches, et son conducteur	0,25
Par chaque cheval, mulet, paire de bœufs ou vaches d'attelage en sus.	0,10
Charrette chargée ou non, attelée seulement d'un âne ou d'une ânesse, et le conducteur	0,10
Par chaque âne ou ânesse d'attelage en sus, pour toute espèce de voi-	

	f. c.
tures.	0,05
Brouettes à deux roues ou petites voitures à bras chargées.	0,10

Il ne sera perçu aucune taxe pour les brouettes à une roue.

VOITURES SUSPENDUES.

Voiture attelée d'un cheval ou mulet, et le conducteur.	0,60
Voiture attelée de deux chevaux ou mulets, et le conducteur.	0,90
Par chaque cheval ou mulet d'attelage en sus.	0,30
Les voyageurs payeront séparément, par tête.	0,05

Les voitures suspendues construites pour le transport des marchan-chandises et servant exclusivement à cet usage ne payeront que les prix fixés pour les voitures non suspendues attelées du même nombre de chevaux.

Sont exempts du droit de péage :

Le préfet du département, le sous-préfet de l'arrondissement, ainsi que leurs gens et leurs voitures;

Les ministres des différents cultes reconnus par l'État, les magistrats de l'ordre judiciaire dans l'exercice de leurs fonctions, et leurs greffiers;

Les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, les agents voyers, les cantonniers, les employés des contributions indirectes, les agents forestiers, les préposés et agents des douanes, les employés des lignes télégraphiques, les commissaires de police, les gardes champêtres, la gendarmerie, dans l'exercice de leurs fonctions;

Les militaires de tout grade voyageant en corps ou séparément, à charge par eux, dans ce dernier cas, de présenter une feuille de route ou un ordre de service;

Les courriers du Gouvernement, les malles-poste, les facteurs ruraux faisant le service des postes de l'État;

Les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire;

Les élèves allant à l'école ainsi qu'à l'instruction religieuse ou en revenant;

Les prestataires avec leurs attelages se rendant sur les ateliers des chemins vicinaux pour la libération de leurs prestations ou en revenant;

Les prévenus ou condamnés conduits par la force publique, ainsi que leur escorte.

Art. 3. — L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en

se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841.

Art. 4. — Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 280)

[7 mai 1874.]

Etablissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Bône à Guelma.— Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du vice-président du conseil, ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie ;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local allant de Bône à Guelma (département de Constantine) et passant par Duzerville, Barral, Duvivier, Millesimo et Petit ;

Vu les délibérations du conseil général de Constantine, des 23 août, 3 septembre 1872 et 26 février 1874 ;

Vu les délibérations des conseils municipaux des communes de Bône et de Guelma, en date des 1er et 2 mars 1874 ;

Vu les conventions intervenues, sous les dates des 13 septembre 1872 et 4 mars 1874, entre le préfet de Constantine, agissant pour le compte du département, et la société de construction des Batignolles, représentée par le sieur *Ernest Gouin*, administrateur ;

Vu les pièces de l'enquête à laquelle il a été procédé, les avis de la chambre de commerce de Bône et celui du conseil de préfecture de Constantine ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées ;

Vu les avis du conseil de gouvernement de l'Algérie ;

Vu le décret de ce jour, autorisant la promulgation en Algérie de la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Vu le titre IV de l'ordonnance royale du 1er octobre 1844, le titre IV de la loi du 16 juin 1851, les décrets des 11 juin 1858 et

8 septembre 1859, relatifs à l'expropriation pour cause d'utilité publique en Algérie ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Bône à Guelma.

Le département de Constantine est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et du décret, en date de ce jour, qui rend cette loi exécutoire en Algérie, et conformément aux clauses et conditions des conventions passées, le 13 septembre 1872 et le 4 mars 1874, entre le préfet de Constantine, agissant pour le compte du département, et le sieur *Ernest Gouin*, administrateur de la société de construction des Batignolles, agissant pour le compte de la dite société, ainsi que du cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 2. — Dans le cas où il serait reconnu nécessaire de réunir le chemin de fer de Bône à Guelma au réseau des chemins de fer d'intérêt général, l'État pourra se substituer au département pour l'exercice de la faculté de rachat de la concession qui lui est attribuée par l'article 36 du cahier des charges; mais il devra rembourser les sommes que le département aurait versées à titre de garantie d'intérêt, en exécution de la convention précitée.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre de l'intérieur, après avis du ministre des finances et sur les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement, et sous la condition que les émissions d'obligations successivement autorisées ne pourront jamais dépasser le montant des versements effectués sur le capital-actions.

Art. 4. — Le vice-président du conseil, ministre de l'intérieur, et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

CONVENTION.

Ire SECTION. — DE BÔNE A GUELMA.

L'an 1872, le 13 septembre,

Entre M. le préfet du département de Constantine, agissant au nom du même département, en vertu de deux délibérations du conseil général, en date des 23 août et 5 septembre, et sous réserve de la déclaration d'utilité publique et de l'autorisation d'exécution des travaux par décret délibéré en Conseil d'État, sur le rapport des ministres de l'intérieur et des travaux publics,

D'une part,

Et M. *Amand Maire*, ingénieur civil, demeurant à Paris, rue de la Bienfaisance, n° 10, agissant au nom et pour le compte de M. *Ernest-Alexandre Gouin*, ingénieur, officier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue Cambacérès, n° 4, seul administrateur de la société de construction des Batignolles, aux termes d'une procuration passée devant Me *Ducloux* et son collègue, notaires à Paris, le 29 août 1872, enregistrée, de laquelle procuration une expédition est demeurée ci-annexée après avoir été certifiée véritable.

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département de Constantine, en exécution de la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local, et de celle du 10 août 1871, et en vertu des pouvoirs résultant des délibérations ci-dessus énoncées, concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 7 mai 1874, à M. *Maire*, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local de Bône à Guelma, avec prolongement sur Tébessa, le dit chemin passant par ou près Duzerville, Mondovi, Barral, le gué Saint-Joseph, le pont de Duvivier, Petit et Millesimo, le tout conformément aux délibérations du conseil général, et, en en outre, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Le chemin sera exécuté en conformité du projet ci-annexé, pour ce qui concerne les localités traversées, le nombre et l'importance des stations, la répartition des pentes et rampes, ainsi que la distribution et les limites des rayons des courbes adoptées. Toutefois, il pourra y être introduit des modifications de détail, soit sur la demande du concessionnaire et approbation du préfet, soit sur l'ordre direct du préfet, le concessionnaire entendu.

Les projets de tous les travaux à exécuter devront d'ailleurs être dressés et présentés à l'approbation du préfet, en conformité des dispositions du cahier des charges, aucun ouvrage ne pouvant être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale.

Art. 2. — Le concessionnaire poursuivra la demande de concession de la partie comprise entre Guelma et Tébessa, et, à cet effet, dans le délai de deux ans, il présentera un projet complet de ce prolongement au conseil général de Constantine.

Toutefois, la concession de ce prolongement par le département n'aura lieu que dans un délai de dix ans et lorsque le département y aura affecté une garantie d'intérêt de 5 p. 100 au moins sur le montant total de la dépense de ce prolongement.

Dans le cas où le département voudrait exiger la construction de ce prolongement dans un délai de six ans, il devrait y affecter une garantie d'intérêt de 6 p. 100.

Art. 3. — Le chemin de fer de Bône à Guelma devra être exécuté dans un délai de trois ans, à partir du décret déclaratif d'utilité publique. Toutefois, le concessionnaire aura la faculté d'anticiper la livraison et l'exploitation de la partie comprise entre Bône et Duvivier. Dans le cas où il profiterait de cette faculté, il jouirait des avantages de la garantie d'intérêt stipulée à l'article 4 ci-après, mais en réduisant proportionnellement à la longueur kilométrique le capital d'établissement auquel s'appliquera la garantie.

Art. 4. — Le préfet du département de Constantine s'engage, au nom du même département, à garantir au même concessionnaire. pendant la durée de la présente concession, un minimum d'intérêt annuel de 6 p. 100, y compris l'amortissement, sur le capital de dépenses de premier établissement du chemin de Bône à Guelma, fixé à 10 millions de francs par le conseil général.

L'intérêt de garantie ne commence à courir qu'au jour de la livraison totale ou partielle de la ligne.

A cet effet, dans les deux premiers mois de chaque semestre, le concessionnaire devra fournir au préfet un compte détaillé des recettes et des dépenses de l'exploitation du chemin de fer pendant le semestre précédent. Ce compte sera certifié exact dans toutes ses parties par le service du contrôle.

Il est entendu que dans les dépenses seront comptés les intérêts et les avances auxquelles le concessionnaire aurait dû recourir pour faire face aux besoins de l'exploitation et au service des intérêts garantis, en attendant le payement par le département. Cet intérêt ne pourra dépasser le 6 p. 100.

Le préfet pourra faire contrôler les éléments du compte sur tous les registres et pièces de l'exploitation, qui devront être communiqués, sans déplacement, aux personnes qu'il désignera.

Le règlement définitif de chaque compte semestriel de la garantie sera arrêté et soldé dans le mois qui suivra la remise du compte des recettes et dépenses du même semestre.

Art. 5. — Pour rendre effective la garantie de 6 p. 100 dont il est parlé ci-dessus, le département s'oblige, aussitôt après l'achèvement de la ligne, sa réception par le département et sa mise à exploitation, à autoriser l'inscription, sur les titres de la société à constituer, de la garantie du département pour le payement des intérêts, ces intérêts garantis ne pouvant, dans aucun cas, dépasser les 600.000 francs garantis par la présente convention.

Art. 6. — Le concessionnaire fournira un cautionnement de 200.000 francs, lequel sera versé aussitôt après le décret d'utilité publique. Ce cautionnement sera ultérieurement remboursé au concessionnaire dans les termes de l'article 66 du cahier des charges.

Art. 7. — Le concessionnaire aura la faculté de substituer aux droits et

charges résultant de la présente concession la société anonyme qu'il constituera définitivement, lorque cette concession sera elle-même définitive.

Fait double, à Constantine, le 13 septembre 1872

Approuvé l'écriture ci-dessus et d'autre part :
Signé A. MAIRE.

Approuvé l'écriture ci-dessus et d'autre part :
Le Préfet,
Signé DESCLOZEAUX.

Vu pour être annexé au décret en date du 7 mai 1874.

Pour le Ministre de l'intérieur :
Le Sous-Secrétaire d'État,
Signé L. N. BARAGNON.

L'an 1874, le 4 mars,

Entre M. le préfet du département de Constantine, agissant au nom du même département, en vertu d'une première délibération du conseil général, en date du 20 octobre 1873, et d'une seconde délibération du même conseil général convoqué extraordinairement, en date du 26 février 1874, et agissant également au nom des communes de Bône et de Guelma, celles-ci pour les garanties d'intérêt votées par leurs conseils municipaux, en vertu de délibérations en date des 1er et 2 mars 1874, lesquelles sont ci-annexées,

D'une part,

Et la société de construction des Batignolles, représentée par *Ernest Gouin*, administrateur,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Le préfet de Constantine ayant proposé à la société de construction des Batignolles, qui a accepté, d'introduire, sous forme de convention additionnelle, des modifications au cahier des charges annexé à la convention passée le 13 septembre 1872, et d'apporter à cette dernière quelques changements, les parties ont arrêté d'un commun accord les articles qui suivent :

Art. 1er. — La largeur des terrassements en couronne (art. 7 du cahier des charges), c'est-à-dire entre les crêtes des fossés ou du remblai, sera de 5m,20, au lieu de 4 mètres, pour la partie en déblai, et de 4m,50 pour la partie en remblai, le tout conformément aux profils en travers du chemin de fer de Poitiers à Saumur ci-annexés.

Dans les terrains rocheux, la largeur de la plate-forme pourra être réduite, conformément au type du même chemin, par l'adjonction de murettes maçonnées en pierres sèches de 0m,40 d'épaisseur, destinées à remplacer les talus du ballast, conformément à ces mêmes profils.

Le ballast aura une largeur de 2m,80, mesurée au niveau des rails, au lieu de 2m,50; son épaisseur restera de 0m,50.

Les rails (art. 18 du cahier des charges) pèseront 30 kilogrammes par mètre courant, au lieu de 25 kilogrammes, et chaque rail de 6 mètres sera supporté sur sept traverses de 2m,50 de longueur.

Art. 2. — Les différentes modifications ci-dessus indiquées en l'article 1er

donneront lieu à une augmentation de prix de 800.000 francs à ajouter au forfait primitif de 10 millions de francs fixé par la convention du 13 septembre 1872.

Art. 3. — Le matériel prévu au mémoire descriptif annexé à la convention du 13 septembre 1872 sera augmenté par une autre somme de 200.000 francs, sans qu'il soit déterminé aujourd'hui quel nombre de locomotives ou de wagons de chaque espèce seront fournis par le concessionnaire, les besoins du service devant faire connaître mieux que toute prévision la répartition à faire de la somme de 200.000 francs entre les divers types.

Le préfet et le concessionnaire se mettront d'accord pour la fixation de cette répartition.

Art. 4. — Le préfet du département de Constantine s'engage, au nom des communes de Bône et de Guelma, à garantir au concessionnaire, pendant la durée de la concession, un minimum d'intérêt annuel de 6 p. 100, y compris l'amortissement, sur un capital de 1 million de francs à ajouter au capital de premier établissement, fixé à forfait à 10 millions de francs dans la convention du 13 septembre 1872.

En conséquence, le capital d'établissement est maintenant fixé à forfait (sauf l'eventualité d'augmentation prévue sous l'article 6 ci-après) à 11 millions de francs, pour lesquels il est garanti au concessionnaire un minimum de revenu net annuel de 660.000 francs, laquelle garantie est fournie à raison de 600.000 francs par le département et de 60.000 francs par les communes de Bône et de Guelma, dont 36.000 francs par la première et 24.000 francs par la seconde.

Les comptes semestriels et règlements auxquels donnera lieu la garantie seront arrêtés conformément à l'article 4 du traité du 13 septembre 1872, entre le département et le concessionnaire, et les comptes ainsi arrêtés seront exécutés par les communes comme par le département, chacun dans la proportion le concernant.

Art. 5. — Avant la déclaration d'utilité publique, le préfet justifiera et fera la remise au concessionnaire des délibérations des conseils municipaux des communes de Bône et de Guelma, approuvant et confirmant les dispositions du présent traité en ce qui les concerne.

Art. 6. — Par le § 2 de l'article 1er de la convention du 13 septembre 1872, il a été stipulé que « le chemin sera exécuté en conformité du projet annexé, « en ce qui concerne les localités traversées, le nombre et l'importance des « stations, la répartition des pentes et rampes, ainsi que la distribution et les « limites des rayons des courbes adoptées. »

Par dérogation à ce paragraphe, le profil en long définitif à présenter par le concessionnaire, en conformité de l'article 3 du cahier des charges, pourra être modifié en vue de l'amélioration des conditions d'exploitation du chemin.

Le maximum des dépenses appliquées à ces améliorations sera de 500.000 fr.

Dans la limite de cette prévision éventuelle, le préfet aura le droit d'exiger les améliorations qu'il croira utiles; il en débattra la dépense contradictoirement avec le concessionnaire. Le capital de premier établissement, fixé à forfait à 11 millions, sera augmenté d'autant et par le seul fait de la convention qui interviendra entre le préfet et le concessionnaire pour déterminer le chiffre

d'augmentation à forfait; les communes de Bône et de Guelma seront tenues envers le concessionnaire à une garantie supplémentaire de revenu de 6 p. 100 par an sur le montant de cette augmentation de dépenses.

Toutefois, cette garantie supplémentaire ne devra pas être supérieure à 30.000 francs, à moins d'un nouvel accord avec les communes, et elle sera supportée pour trois cinquièmes par la commune de Bône et pour deux cinquièmes par la commune de Guelma.

Art. 7. — Par suite de l'addition résultant des présentes, la mention de garantie dont il est question sous l'article 5 de la convention du 13 septembre 1872, à inscrire sur les titres de la société, s'appliquera tant à la somme de 600.000 francs concernant le département qu'à celle de 60,000 francs, ou éventuellement supérieure jusqu'à 90.000 francs, concernant les communes.

Art. 8. — Le tarif des droits de péage et de transport stipulé à l'article 41 du cahier des charges sera le même que celui appliqué par la compagnie des chemins de fer algériens. Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Marseille à 20 francs et au-dessus, le préfet pourra exiger du concessionnaire que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péages compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à $0^{m},10$ par tonne et par kilomètre.

Art. 9. — Pour ne rien préjuger dans le choix de la direction la plus avantageuse à adopter pour le prolongement du chemin de fer jusqu'à Tébessa, le premier paragraphe de l'article 2 de la convention du 13 septembre 1872 sera modifié comme suit :

Le concessionnaire poursuivra la demande de concession de la partie comprise entre le point qui sera ultérieurement déterminé et Tébessa. A cet effet, dans le délai de deux ans à partir de cette fixation, il présentera un projet complet de prolongement au conseil général de Constantine.

Art. 10. — Les sommes payées au concessionnaire par le département et les communes à titre de garantie d'intérêt pour le capital de 11 millions fixé à l'article 4, et alors même qu'éventuellement il serait porté à 11 500.000 francs dans le cas où le préfet ferait usage de la faculté qui lui est attribuée par l'article 6, seront remboursées sans intérêt et comme suit :

Aussitôt que la recette brute par kilomètre dépassera le chiffre de 20.000 francs et en tant que les frais d'exploitation ne s'élèveront pas au delà de 8.000 francs, de façon à laisser au concessionnaire une recette nette kilométrique de 12.000 francs, le remboursement sera opéré à l'aide de l'entier excédant des recettes nettes au delà de la dite somme de 12.000 francs, étant bien entendu qu'il ne pourra être exercé de réclamation sur d'autre actif du concessionnaire ou de la compagnie que le dit excédant.

Art. 11. — Pour tout ce à quoi il n'est pas dérogé ci-dessus, la convention du 13 septembre 1872 est confirmée dans tous ses points.

Fait double, à Constantine, le 4 mars 1874.

Signé Ernest GOUIN.

Le Préfet,

Signé DESCLOZEAUX.

Vu pour être annexé au décret du 7 mai 1874.

Pour le Ministre de l'intérieur :

Le Sous-Secrétaire d'État,

Signé L. N. BARAGNON.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer se détachera du mur d'enceinte de la ville de Bône, près de la Boudjimah, traversera la dérivation de cette rivière, passera par ou près Duzerville, Mondovi, Barral, le gué du chemin de Saint-Joseph, le pont de Duvivier, traversera la Seybouse près de Beni-Marmi, passera par ou près Petit et Millesimo, et aboutira sur le plateau au-dessus de Guelma.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai de six mois, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité pubtique, et devront être terminés dans le délai de trois ans, à partir de cette date, de telle sorte qu'à l'expiration de ce dernier délai, le chemin de fer soit livré à l'exploitation dans toute son étendue.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure pour ce qui concerne la grande voirie, et du préfet pour ce qui concerne la petite. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre restera dans les bureaux de la préfecture.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

Art. 4 et 5. . . . .

Art. 6. — Le chemin sera exécuté à une seule voie, sauf dans les stations ou autres points où il sera nécessaire d'établir plus d'une voie.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m,44$ à $1^m,45$.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des terrassements en couronne, c'est-à-dire entre les crêtes des fossés ou du remblai, sera de 4 mètres pour les parties en déblai et de $4^m,50$ pour les parties en remblai.

Le ballast aura une largeur de $2^m,50$, mesurée au niveau des rails. Son épaisseur sera de $0^m,50$.

Le concessionnaire établira, le long du chemin de fer, les fossés ou rigoles nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

(*) Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Annales*, 1872, p. 34), sauf pour les articles que nous reproduisons ci-après.

Il sera réservé une emprise libre de 2 mètres de largeur sur l'un des côtés du chemin de fer pour la circulation des gardiens à cheval.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 200 mètres.

Deux courbes consécutives seront toujours séparées par un alignement droit d'un longueur suffisante pour que le surhaussement du rail extérieur, calculé pour la vitesse maxima des trains, soit racheté, sur cet alignement, par une rampe supplémentaire qui ne pourra dépasser 2 millièmes par mètre.

Le maximum des pentes et rampes est fixé à 15 millièmes pour les parties courbes d'un rayon de 300 mètres au-dessous, et à 25 millièmes pour les parties en courbe de plus de 300 mètres de rayon.

Les inclinaisons des deux pentes ou rampes consécutives ne pourront différer de plus de 5 millièmes, et chacune de ces pentes ou rampes ne pourra présenter une longueur inférieure à 10 mètres.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent, les modifications qui lui paraîtront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le préfet, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1 cinq-centième indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 0m,01 par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Il pourra être établi de simples haltes à la rencontre des routes ou chemins importants, soit pour prendre, soit pour déposer des voyageurs. Leur position sera fixée par le préfet, la compagnie entendue.

Art. 10. — Les croisements à niveau pourront toujours avoir lieu, sous les conditions énoncées à l'article 13 ci-après, même à la traversée des routes nationales et départementales.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus ou au-dessous des routes et autres chemins publics, les ouvertures de viaducs et les largeurs entre les parapets de ponts ne pourront être inférieures à 7 mètres pour une route départementale, 5 mètres pour un chemin de grande communication et 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs, la largeur entre parapets sera au moins de 4 mètres et, dans aucun cas, la distance verticale ménagée au-dessus du sol pour le passage des voitures ne sera inférieure à 4m,30.

Pour les ponts, l'ouverture entre les culées sera au moins de 4 mètres et la distance ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4m,30.

Art. 12. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de 45°.

Chaque passage à niveau établi sur les routes nationales ou départementales sera muni de barrières; il y sera en outre établi une guérite de garde avec chaîne.

Les barrières ne seront fermées que pendant le passage des trains.

Les autres passages à niveau pourront, en général, rester ouverts. Néanmoins, il sera établi des barrières et des guérites à ceux de ces passages qui donneront lieu à une grande fréquentation, la compagnie entendue. La forme, le type et le mode de manœuvre des barrières seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 13. — (*Voir* 14.)

Art. 14. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4 mètres de largeur entre les parapets. La hauteur des garde-corps sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m,80.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 15. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails. La distance verticale ménagée entre l'intrados de la voûte et le dessus des deux rails ne sera pas inférieure à 4m,80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 16. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, la compagnie prendra tous les mesures nécessaires pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne. Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Cette mesure n'aura pas d'ailleurs pour effet de décharger les administrateurs de la compagnie de la responsabilité qui leur incombe et qui restera entière.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 17. — La compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts el viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics et particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Dans les gares et stations, les bâtiments des voyageurs seront en maçonnerie, les autres en charpente.

Le département pourra obliger la compagnie à construire ceux-ci définitivement en maçonnerie lorsque les recettes brutes du chemin de fer auront atteint le chiffre de 15.000 francs.

Art. 18. — La voie sera établie d'une manière solide et avec des matériaux neufs de bonne qualité.

Les rails pèseront 25 kilogrammes par mètre courant. La voie sera établie en rails Vignole avec éclisses, et le matériel sera construit dans les meilleures conditions.

Art. 19. — Le chemin de fer sera bordé de haies ou de toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, savoir :

1° Dans toute l'étendue des lieux habités;

2° Sur 25 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau pour les routes départementales ou des stations.

Art. 20 et 21.— (*Voir 22 et* 23.)

Art. 22. — Dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 23. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déja concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 24 et 25. . . . .

Art. 26. — La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie

de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 27. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre les dites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 28. — Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif des ouvrages d'art et de l'atlas, sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 30. — La compagnie sera tenue d'établir et d'entretenir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sûreté du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire aux passages à niveau.

Art. 31. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront couvertes, suspendues sur ressorts, garnies de banquettes, et comprendront des compartiments de trois classes au moins; elles pourront être mixtes et à deux étages, mais construites de manière à passer sous tous les gabarits.

Les compartiments de première classe seront garnis, fermés à glaces et munis de rideaux.

Ceux de deuxième classe seront fermés à glaces, munis de rideaux et auront des banquettes rembourrées.

Ceux de troisième classe seront fermés à vitres et munis de banquettes à dossier.

Ces voitures seront construites selon les modèles les plus nouveaux et l'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Toutes les parties du matériel roulant seront en bonne et solide construction et seront constamment entretenues en bon état.

Art. 34 à 36. . . . .

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 37. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit dans l'article 65, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 38 à 40. . . . .

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,10	0,06	0,16
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe.)	0,08	0,04	0,12
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e cl.).	0,055	0,025	0,08
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0f,50.)	0,016	0,008	0,24
Petite vitesse.			
. . . .	. . .	. . .	. . .
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,30	0,24	0,54
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — OEufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes betteraves et autres denrées alimentaires non dénommées. — Alfa. — Fourrages. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,1275	0,0925	0,22
2e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Houille. — Marne. — Cendres. — Pulpes de betteraves. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Cailloux et sables	0,08	0,05	0,13

SUITE DU TARIF.	PRIX		
	de péage.	de transport.	totaux.
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,14	0,09	0,23
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,18	0,12	0,30
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,70	1,80	4,50
Locomotive pesant plus de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	3,37	2,25	5,62
Tender de 7 à 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Tender de plus de 10 tonnes.	2,02	1,35	3,37
Les machines locomotives seront considérées comme nè traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender, marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,22	0,15	0,37
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc. . . .	0,27	0,21	0,48
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.	0,18	0,12	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,12	0,09	0,21
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,54	0,42	0,96
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,27	0,18	0,45

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait ces transports à ses frais et par ses propres moyens, dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'au prix fixé pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Aux haltes désignées à l'article 9, la distance et la taxe seront comptées comme si le départ avait lieu de la station précédente dans le sens de la marche du train, et comme si l'arrivée avait lieu à la station la plus immédiatement éloignée du point de départ.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

. . . .

Dans le cas où le prix du quintal métrique de blé dur s'élèverait sur le marché de Guelma à 30 francs et au-dessus, le préfet pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, apportés par mer, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f,11, péage compris, par tonne et par kilomètre, à la remonte seulement.

Art. 42. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration et dans la limite de ce qui est autorisé par le § 5, article 18, de l'ordonnance du 15 novembre 1846, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans le cas où le nombre des voyageurs excéderait celui des places offertes dans les limites de l'ordonnance ci-dessus, la compagnie sera tenue d'organiser des trains supplémentaires pour faire partir, dans le plus bref délai, les voyageurs non expédiés.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux, pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le dixième du nombre total des places du train.

Art. 43 à 44. . . . .

Art. 45. . . . .

La compagnie ne pourra être contrainte á transporter des masses pesant plus de 5.000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5.000 kilogrammes, elle devra, pendant deux mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 46. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1°. . . . .

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales; aux glaces.

Art. 47 à 48. . . . .

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vi-

tesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition, au point de jonction, seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 50 à 52. . . . .

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53. — Les fonctionnaires et agents chargés de la surveillance et du contrôle des chemins de fer seront transportés gratuitement. L'état nominatif de ces fonctionnaires et agents sera annuellement arrêté par le préfet, le concessionnaire entendu.

Art. 54. — L'administration se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet. Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite des travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais du concessionnaire, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Art. 55. — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Il pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

Le concessionnaire sera tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

Art. 56. — La compagnie est autorisée à prolonger une ou deux voies le long des quais de la darse et à y faire circuler ses wagons pour le chargement et le déchargement des marchandises, en se conformant aux règlements de police du port.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 57, 58 et 59. . . . .

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager

l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour les chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 60 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 60 kilomètres, 15 p. 100.

Art. 60. — La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines, usines ou carrières, qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, l'administration statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines, usines ou carrières, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin, aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé où l'établissement de la voie des dits embranchements, et les changements seront opérés aux frais du propriétaire.

L'administration pourra même, après avoir entendu des propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines, usines ou carrières avec la ligne principale du chemin de fer, moyennant un tarif arrêté par le préfet, la compagnie entendue.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements, pour les charger et décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais. Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus de 1 kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité

égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et de barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par les dits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, a compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie, et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Art. 61. . . . .

Art. 62. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la police et la surveillance du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 63. — Le chemin de fer sera placé sous la surveillance de l'administration.

Art. 64. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, dans une caisse indiquée par le préfet, une somme de 60 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 65. — Le cautionnement, fixé par la convention de concession à la somme de 200.000 francs, sera versé au trésor public en numéraire ou en rentes sur l'État, les dites rentes calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 66. — La compagnie devra faire élection de domicile à Bône.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Bône.

Art. 67. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'ad-

ministration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Constantine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 68. — Le présent cahier des charges et la convention qui s'y rapporte ne seront passibles que du droit fixe de 3 francs.

Accepté le présent cahier des charges pour être annexé à la convention :
Signé A. Maire.

Vu et accepté :
Le Préfet,
Signé Desclozeaux.

Vu pour être annexé au décret du 7 mai 1874 :

Pour le Ministre de l'intérieur :
Le Sous-Secrétaire d'État,
Signé L. N. Baragnon.

(N° 281)

[16 mai 1874.]

Affectation de terrains domaniaux (*Nord*).

Art. 1er. — Sont affectés au département des travaux publics les terrains domaniaux dépendant des bâtiments militaires situés en saillie sur le quai de rive et du canal de Bergues, au port de Dunkerque (Nord), les dits terrains indiqués par une teinte jaune sur un plan annexé au présent décret.

Art. 2. — Cette affectation aura lieu sous les conditions suivantes :

1° La clôture de l'enclos du magasin militaire 101 sera établie par le service des ponts et chaussées au moyen de palissades de 2 mètres de hauteur.

2° Une latrine sera construite dans l'enclos de ce magasin en se conformant, pour l'exécution, aux plans et profils des dessins annexés au procès-verbal de la conférence du 20 octobre 1873.

3° Les charpentes des bâtiments démolis seront démontées de manière à pouvoir être remontées sans changement de forme, les bois et ferrures rentrés et rangés à l'intérieur du bâtiment A.

4° On ne laissera subsister que le mur de façade est du bâtiment B; les ouvertures en seront murées et le mur sera chaperonné.

5° Les tuiles des couvertures des bâtiments démolis seront rangées dans la cour du magasin 133, ainsi que les briques de démolition non utilisées par le service des ponts et chaussées pour les

travaux mentionnés aux §§ 2 et 4 ci-dessus ; ces briques seront proprement nettoyées.

6° Le transport, dans le bâtiment A, des bois et matériaux actuellement emmagasinés dans le bâtiment B sera fait par les soins du service des ponts et chaussées.

(N° 282)

[16 mai 1874.]

Construction, par la compagnie des mines de Bruay, d'une gare d'eau située en dehors du canal d'Aire à la Bassée et communiquant librement avec lui. — Modification du décret du 7 *mai* 1872.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret du 6 juillet 1860, qui a concédé à la compagnie des mines de Bruay un chemin de fer d'embranchement avec la ligne des houillères du Pas-de-Calais ; ensemble le cahier des charges qui y est annexé ;

Vu l'avant-projet présenté par la dite compagnie pour l'établissement d'une voie de raccordement destinée à relier cet embranchement au canal d'Aire à la Bassée, ainsi que d'une gare d'eau en dehors de ce canal et communiquant librement avec lui ;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département du Pas-de-Calais, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 14 et 25 septembre, 9 et 14 octobre 1871 ;

Vu le décret du 7 mai 1882 (*), déclarant d'utilité publique l'établissement :

1° D'une voie de raccordement destinée à relier au canal d'Aire à la Bassée l'embranchement sur la ligne des houillères du Pas-de-Calais qui a été concédé à la compagnie des mines de Bruay par le décret susvisé du 6 juillet 1860 ;

2° D'une gare d'eau en dehors du canal et communiquant librement avec lui ;

Vu la demande présentée, le 7 février 1873, par la compagnie

(*) *Annales*, 1872, p. 748.

des mines de Bruay à l'effet d'obtenir le retrait de celles des dispositions du décret du 7 mai 1872 qui sont relatives à la concession de la gare d'eau en communication avec le canal d'Aire à la Bassée, à établir en dehors du dit canal;

Vu le dossier de l'enquête à laquelle a été soumise cette demande de la compagnie, notamment la délibération de la chambre de commerce d'Arras et l'avis de la commission d'enquête, des 27 octobre et 27 novembre 1873;

Vu les rapports des ingénieurs du service du contrôle, du 26 décembre 1873;

Vu l'avis du préfet du Pas-de-Calais, en date du 12 janvier 1874;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 16 juin 1873 et 30 mars 1874;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Sont rapportés:

1° Le § 2 de l'article 1er du décret du 7 mai 1872, qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une gare d'eau en dehors du canal et communiquant librement avec lui, la dite gare devant être desservie sur chacun de ses quais par des voies de déchargement;

2° L'article 3 du même décret, qui est ainsi conçu :

« La compagnie est également autorisée à établir la gare dont
« il s'agit à ses frais, risques et périls, en se conformant, pour son
« installation et son usage, aux mesures qui lui seront prescrites
« par l'administration. »

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 283)

[22 mai 1874.]

Nomination d'un nouveau ministre des travaux publics.

Le Président de la République française

Décrète :

Art. 1er. — M. *Caillaux*, membre de l'Assemblée nationale, est nommé ministre des travaux publics, en remplacement de M. le baron *de Larcy*, dont la démission a été acceptée.

Art. 2. — Le vice-président du conseil, ministre de la guerre, est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 284)

[28 mai 1874.]

Exécution du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne, pour la partie comprise entre Orléans et Ouzouer-sous-Bellegarde.

Le Président de République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 19 juin 1868 (*), déclarant d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'Orléans à la ligne de Paris à Strasbourg;

Vu la loi du 18 juillet 1868, relative au classement et à l'exécution de plusieurs lignes de chemins de fer, et notamment d'un chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne, par Montargis, Sens, Troyes et Arcis-sur-Aube ;

Vu le décret du 29 mai 1869 (**), autorisant la mise en adjudication de la concession du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne, et le cahier des charges y annexé;

Vu les loi et décret du 16 février 1870 (***), portant concession du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne;

Vu le projet présenté, le 31 mars 1873, par la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne, pour l'exécution de la partie du dit chemin de fer comprise entre Orléans et Ouzouer-sous-Bellegarde ;

Vu le dossier de l'enquête à laquelle ce projet a été soumis, notamment l'avis de la commission d'enquête, du 5 juillet 1873, et celui de la chambre de commerce d'Orléans, du 11 du même mois ;

Vu le rapport des ingénieurs du contrôle du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne, des 28-31 juillet 1873, et l'avis du préfet du Loiret, du 30 août 1873 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 26 février 1874 ;

Vu la lettre du ministre de la guerre, en date du 11 avril 1874 ;

(*) *Annales*, 1868, p. 1246.
(**) *Idem.* 1869, p. 1460.
(***) *Idem.* 1870, p. 618.

Vu la délibération du conseil général du Loiret, en date du 18 avril 1874;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, et l'ordonnance du 18 février 1834;

Vu la loi du 27 juillet 1870;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne partira d'Orléans, passera par ou près Fay-aux-Loges, Sury-aux-Bois, Bellegarde, et se raccordera, à Ouzouer-sous-Bellegarde, au tracé approuvé pour la partie de la ligne comprise entre Ouzouer et la limite du département du Loiret.

Le point de départ et le tracé à suivre pour le raccordement du dit chemin, à Orléans, avec les lignes existantes, seront déterminés ultérieurement par un décret délibéré en Conseil d'État.

Art. 2. — Le décret du 29 mai 1869 est rapporté dans celles de ses dispositions qui sont contraires à l'article 1er ci-dessus.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 285)

[28 mai 1874.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 15 octobre 1873, 11 février et 18 mars 1874;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE D'AUXERRE A CLAMECY.

	francs.
Projet d'établissement d'une grue roulante à la gare de Clamecy, présenté le 19 juillet 1873, avec détail estimatif montant à. . . .	117.600

LIGNE DE SAINT-ÉTIENNE AU PUY.

Projet d'agrandissement de la gare de Chambon, présenté le 23 janvier 1874, avec détail estimatif montant à.	28.000

LIGNE DE SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS A NIMES.

Projet d'allongement de la voie d'évitement à la gare de Vic-le-Comte, présenté le 16 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	28.500
Ensemble.	174.100

La dépense dont il s'agit, montant à la somme de 174.100 francs, sera imputée sur les 7 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum de la dépense à autoriser, dans un délai de dix ans, sur le nouveau réseau de la compagnie.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 286)

[28 mai 1874.]

Approbation de la dépense à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour l'augmentation de son matériel roulant.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les pièces de l'instruction, et notamment l'avis du conseil des ponts et chaussées, du 18 octobre 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la dépense de 5.600.000 francs à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour l'augmentation de son matériel roulant, conformément à la demande susvisée du 14 juillet 1873.

La dépense dont il s'agit sera imputée sur les 124 millions de francs énoncés à l'article 5 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien et le nouveau réseau de la compagnie.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 287)

[28 mai 1874.]

Dépenses faites ou à faire par la compagnie du chemin de fer du Nord. — Modification du décret du 14 *mars* 1874.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées en date des 9 juin 1870, 17 juillet, 11 décembre 1872, 5 et 19 février, 13 août, 23 octobre, 26 novembre 1873 et 2 février 1874;

Vu le décret du 14 mars 1874 (*);

Vu la lettre de l'inspecteur général du contrôle, en date du 13 avril 1874, de laquelle il résulte que du total des nouvelles dépenses de matériel roulant autorisées par le dit décret, il a été déduit, à tort, une somme de 143.660 francs, représentant la valeur de deux locomotives retirées du réseau français, au sujet desquelles il était séparément statué par l'article 2 du même décret;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le décret du 14 mars 1874 est réformé dans celle de ses dispositions qui règle à la somme de 16.029.833f,35 le montant des dépenses faites ou à faire par la compagnie du chemin de fer du Nord pour augmentation de son matériel roulant, conformément aux demandes par elle présentées les 19 avril 1870, 24 avril, 12 et 23 novembre 1872 et 9 avril 1873.

(*) *Annales,* 1869, p. 1322.

La dépense dont il s'agit est arrêtée au chiffre de 16.173.493f,35.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 288)

[30 mai 1874.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général des ponts et chaussées et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 24 décembre 1873, 14, 21 et 28 janvier, 4, 11 et 18 février, 4, 11 et 25 mars 1874;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE NEVERS A CHAGNY.

	francs.
Projet d'établissement de la station de Millay, présenté le 18 août 1873, avec détail estimatif montant à.	98.000

LIGNE DE GRAY A AUXONNE.

Projet d'agrandissement de la gare de Pontarlier-sur-Saône, présenté le 10 février 1874, avec détail estimatif montant à. . .	33.000

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet d'établissement d'une voie de ceinture à la gare de Sennecey-le-Grand, présenté le 11 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	19.600
A reporter.	150.600

francs.

Report. 150.600

LIGNE DE PARIS A LYON, PAR LE BOURBONNAIS.

Projet d'établissement de deux voies de garage à la station d'Hauterive, présenté le 2 décembre 1873, avec détail estimatif montant à. 56.000

Projet d'allongement du bâtiment des voyageurs de la gare de la Palisse, présenté le 2 décembre 1873, avec détail estimatif montant à. 12.100

Projet d'établissement d'une nouvelle voie de service dans les gares de Saint-Géraud-le-Puy et d'Arfeuilles, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à. 61.100

Projet d'établissement d'une nouvelle voie de service dans les gares de Saint-Martin-d'Estréaux, la Pacaudière et Saint-Germain-Lespinasse, présenté le 31 décembre 1873, avec détail estimatif montant à. 97.000

Projet d'établissement d'une voie de garage paire pour les trains de marchandises à la station de la Pacaudière, présenté le 2 décembre 1873, avec détail estimatif montant à. 25.000

LIGNE DE ROANNE A LYON, PAR TARARE.

Projet d'agrandissement de la gare d'Amplepuis, présenté le 23 janvier 1874, avec détail estimatif montant à. 19.040

LIGNE DE LYON A GENÈVE.

Projet d'établissement de deux nouvelles voies de garage à la station de Culoz, présenté le 5 février 1874, avec détail estimatif montant à. 28.560

LIGNE DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Projet d'établissement de voies nouvelles à la gare de la Côte-Saint-André, présenté le 28 novembre 1873, avec détail estimatif montant à. 46.000

LIGNE DE VALENCE A GRENOBLE.

Projet d'installation d'une machine alimentaire à la gare de Beaurepaire, présenté le 29 janvier 1874, avec détail estimatif montant à. 14.000

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Projet d'agrandissement de la gare de Saint-Vallier, présenté le 21 avril 1873, avec détail estimatif montant à. 100.000

A reporter. 609.400

	francs.
Report.	609.400

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet d'établissement de voies de garage à la station de Bernis, présenté le 23 décembre 1873, avec détail estimatif montant à. .	85.000
Projet d'établissement d'une gare de marchandises à la station des Mazes, présenté le 19 mars 1873, avec détail estimatif montant à.	335.000

LIGNE DE MARSEILLE A TOULON.

Projet de construction d'un buffet à la gare d'Aubagne, présenté le 24 janvier 1874, avec détail estimatif réglé à	18.140

LIGNE DE TOULON A NICE.

Projet de défense des remblais de la voie entre les piquets kilométriques 190-400 et 191-800 (communes de Cannes), présenté le 29 janvier 1873, avec détail estimatif montant à.	99.100
Ensemble.	1.146.640

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 289)

[30 mai 1874.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 5 novembre et 24 décembre 1873, 7, 14, 21, 28 janvier, 4 et 25 février, 4, 11, 18 et 25 mars 1874 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR PONTOISE.

	fr. c.
Projet d'établissement d'une horloge à la gare de la Chapelle, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à. .	2.240,00
Projet d'établissement d'un plancher d'étage dans un hangar du grand parc de l'économat, à la même gare, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	1.568,00
Projet de nouvelles installations pour l'éclairage au gaz du service du matériel, à la même gare, présenté le 30 novembre 1873, avec détail estimatif montant à.	5.712,00
Projet d'amélioration de l'éclairage au gaz de quelques parties de l'atelier des voitures, à la même gare, présenté le 30 novembre 1873, avec détail estimatif montant à.	1.568,00
Projet d'établissement des fondations d'une machine à essayer les ressorts dans l'atelier des voitures de la même gare, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	672,00
Projet de pose de nouvelles voies, dans la même gare, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	5.600,00
Projet de construction de cabinets d'aisances sur le quai central de la gare de Saint-Denis, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	6.272,00

LIGNE DE CREIL A AMIENS.

Projet d'établissement d'une nouvelle voie de garage à la station de Clermont, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	11.648,00
Projet d'installation d'une voie de manœuvre dans la gare de Saint-Just, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	18.480,00
Projet de remplacement d'une plaque tournante dans la station de Breteuil, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	896,00
Projet d'établissement de deux fours à cuire le pain aux maisons de garde des points 84k,900 et 17k,660 de la ligne, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à. . . .	560,00
Projet de prolongement des deux quais à voyageurs de la station d'Ailly-sur-Noye, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	3.360,00
Projet d'établissement d'un nouveau réservoir à la même station,	
A reporter.	58.576,00

	fr. c.
Report	58.576,00
présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	7.840,00
Projet de construction d'un logement pour le piqueur des travaux à la même station, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	1.120,00

LIGNE D'AMIENS A DOUAI.

Projet de remplacement d'une plaque tournante à la station de Miraumont, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	896,00
Projet de pose de jonctions et d'une traversée des voies aux deux extrémités du raccordement de Douai, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	19.600,00

LIGNE DE DOUAI A LILLE.

Projet d'établissement d'une jonction entre les voies principales aux abords du faubourg Notre-Dame, près de la gare de Douai, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	4.032,00
Projet de construction d'une maison de garde au passage à niveau de la route nationale, n° 17, à la sortie de Douai, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	2.800,00
Projet d'établissement d'un nouveau garage et d'une jonction de voies à la station de Leforest, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	15.680,00
Projet de pose d'une deuxième voie de garage à la station de Carvin, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	16.800,00
Projet de construction de deux remises de locomotives et d'un bureau pour les agents du dépôt à la gare de Fives, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à. . . .	459.200,00

LIGNE DE LILLE A MOUSCRON.

Projet de pose d'une traversée oblique à l'extrémité nord de la station de Croix-Wasquehal, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	5.600,00
Projet d'établissement d'une grue Nepveu dans la nouvelle halle de la douane à la gare de Tourcoing, présenté le 10 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	5.600,00
Projet de construction, à la même gare, d'un mur de clôture de la cour des marchandises, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	1.568,00

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

Projet de prolongement du quai de transbordement et d'établis-

A reporter.	599.312,00

	fr. c.
Report.	599.312,00
sement d'un caniveau le long de ce quai, à la gare de Saint-Quentin, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	8.960,00
Projet d'allongement d'un des quais à voyageurs à la gare de Tergnier, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	1.232,00

LIGNE DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

Projet de remplacement d'une plaque tournante à la gare de Montescourt, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	896,00
Projet d'établissement d'un atelier pour les visiteurs de voitures à la gare de Busigny, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	5.824,00
Projet de remplacement de deux plaques tournantes à la gare du Cateau, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	1.792,00
Projet de substitution de l'éclairage au gaz à l'éclairage au pétrole dans la gare d'Aulnoye, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	23.520,00
Projet d'un déblai à exécuter du côté extérieur de la voie de ceinture à la gare d'Aulnoye, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	873,60
Projet d'agrandissement du bureau de la petite vitesse à la gare d'Aumont, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	896,00

LIGNE DE SOISSONS A LA FRONTIÈRE.

Projet de construction d'un logement pour le chef lampiste et de nouveaux dortoirs à la gare de Laon, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	3.136,00
Projet de construction, à la même gare, d'un petit bâtiment pour bureau et atelier à l'usage du chef visiteur, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	896,00

LIGNE DE CREIL A BEAUVAIS.

Projet d'établissement, à la gare de Cires-lès-Mello, d'un bureau pour le service de la petite vitesse, d'une nouvelle voie de garage et d'empierrement, des abords de cette voie, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	12.544,00

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet d'établissement d'une cloison sur le côté nord-est d'un

A reporter.	659.881,60

	fr. c.
Report.	659.881,60
hangar à la gare d'Amiens, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	3.920,00
Projet de nouvelles installations destinées à compléter l'éclairage de l'atelier et de la remise des voitures à la même gare, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à. .	672,00
Projet de construction du bâtiment définitif des voyageurs et d'agrandissement du service des marchandises à la station de Neufchâtel, présenté le 11 juillet 1873, avec détail estimatif montant à.	58.240,00
Projet d'installation d'un troisième fil télégraphique entre Amiens et Boulogne, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	17.920,00
Projet de construction dans l'avant-gare de Boulogne, d'un hangar pour les salaisons, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	156.800,00
LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.	
Projet d'agrandissement du service de la petite vitesse et de pavage de la cour des marchandises à la gare de Lillers, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	9.912,00
LIGNE DE BUSIGNY A SOMAIN.	
Projet de prolongement de la voie transversale à la gare de Cottenières, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	1.232,00
Projet de raccordement de deux garages en cul-de-sac à la gare de Cambrai, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	6 272,00
LIGNE DE DOUAI A QUIÉVRAIN.	
Projet de construction d'un nouveau dortoir pour les conducteurs et graisseurs à la gare de Somain, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	17.640,00
Projet d'établissement d'un pont à bascule à la même gare, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à. . .	3.136,00
Projet de construction d'une remise pour la pompe à incendie du dépôt et des ateliers de la même gare, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	896,00
Projet d'établissement d'une nouvelle voie sur le côté droit de la ligne, aux garages de la Bleuze-Borne et des forges d'Anzin, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	16.576,00
Projet d'installation d'un atelier et d'une voie pour les visiteurs de voitures et de remplacement de deux plaques tournantes	
A reporter.	953.097,60

	fr. c.
Report.	953.097,60
dans la gare de Blanc-Misseron, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	14.000,00

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE.

Projet de construction de sept maisons de cantonniers aux abords du passage à niveau du chemin de la Salle-Saint-Georges au territoire de la commune de Coudekerque-Branch, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	19.600,00
Projet d'établissement d'un réservoir d'eau et de deux grues hydrauliques à la gare de Hazebrouck présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	21.280,00
Projet de remplacement de trois plaques tournantes à la station de Strazeele, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	2.688,00
Projet d'établissement d'un pont à bascule à la station de Watten, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	3.136,00
Projet de remplacement d'une plaque tournante à la station d'Ardres, présenté le 10 octobre 1873, avec détail estimatif montant à.	896,00
Projet de construction de sept maisons de cantonniers aux abords du passage à niveau du chemin de moyenne communication, n° 20, dans la commune de Saint-Pierre-lès-Calais, présenté le 30 décembre 1873, avec détail estimatif montant à.	19.600,00
Projet d'établissement de nouvelles voies de garage à la station de Saint-Pierre-lès-Calais, présenté le 10 octobre 1873 et modifié le 10 décembre suivant, avec détail estimatif montant à. .	31.696,00
Ensemble.	1.065.993,60

Les dépenses dont il s'agit, s'élevant à la somme de 1.065.993f,60, seront imputées sur les 60 millions énoncés à l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 290)

[30 mai 1874.]

Etablissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville de Versailles.— Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la demande présentée par l'administration municipale de la ville de Versailles à l'effet d'obtenir l'autorisation de placer sur un certain nombre de voies publiques un réseau de voies ferrées à traction de chevaux, aux clauses et conditions du cahier de charges arrêté, le 2 mai 1874, par le ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté, et notamment le plan d'ensemble visé par le maire, le 19 février 1874;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Vu les délibérations de la commission d'enquête, en date des 9, 18 et 29 octobre 1873;

Vu les lettres du préfet de Seine-et-Oise, en date des 14 et 31 août et 8 novembre 1873 et 12 mars 1874;

Vu les rapports de l'inspecteur général *Chatoney*, en date des 8 décembre 1873 et 13 avril 1874;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 20 avril 1874;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de la ville de Versailles, dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine.

Art. 2. — La ville de Versailles est autorisée à établir les dites voies ferrées à ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges, et suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, lesquels resteront annexés au présent décret.

Art. 3. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être accomplies dans un délai de trois ans, à partir de la promulgation du présent décret, pour tous les travaux des six premières lignes énumérées par l'article 1er du cahier des charges, et dans le délai de six ans pour les travaux des trois dernières lignes.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ville de Versailles est autorisée à placer, à ses risques et périls, sur les voies publiques ci-après désignées, dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux, et à y établir un service de voyageurs et de marchandises.

Le réseau comprendra les neuf lignes suivantes :

A. 1° Du sommet de la rue des Réservoirs au carrefour du Grand-Montreuil, par l'avenue de Saint-Cloud ;

B. 2° Du square de l'Impératrice à la grille d'octroi de l'Orangerie, par la rue Duplessis, l'aveuue de Saint-Cloud, la rue Saint-Pierre, l'avenue de la Mairie, la rue Royale et la rue de l'Orangerie ;

C. 3° Du marché Notre-Dame au couvent de Grand-Champ, par la rue de la Paroisse, la rue Hoche, la place d'armes, l'avenue de Sceaux et la rue Royale ;

D. 4° De la grille d'octroi de Trianon à la rue Duplessis, par le boulevard de la Reine ;

E. 5° Du boulevard de la Reine à la jonction de la rue des Réservoirs, au sommet de la rue des Réservoirs ;

F. 6° De la mairie à la gare des Chantiers, par la rue des Chantiers ;

G. 7° Du square de l'Impératrice à la chapelle de Clagny, par la rue de Villeneuve-l'Étang ;

H. 8° De la rue Duplessis à la jonction du boulevard de la Reine à Montreuil, par le boulevard de la Reine et le boulevard projeté de Saint-Symphorien ;

I. 9° Du rond-point du Grand-Montreuil au boulevard de la Reine, par l'avenue de Picardie.

Art. 2. — La ville de Versailles est autorisée à passer des traités avec une

(*) Ce cahier des charges est identique à celui des tramways du Havre (voir *Annales*, 1874, p. 328), sauf pour les articles que nous reproduisons ci-après.

ou plusieurs compagnies pour l'établissement et l'exploitation des lignes ci-dessus décrites. Ces traités devront assurer l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront approuvés par décrets rendus en Consil d'État. La ville de Versailles demeurera garante envers l'État de l'accomplissement des obligations que le cahier des charges lui impose.

Art. 3. — Les voies ferrées doivent être achevées et le service mis en complète activité, savoir : les six premières lignes, dans un délai maximum de trois ans; les trois autres, dans un second délai maximum de trois ans, à partir de la date du décret de la concession et de manière que, dans chacune de ces périodes, un tiers au moins de la longueur totale de chacun des réseaux soit livré chaque année à la circulation.

Art. 4. — La ville de Versailles devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure le projet d'ensemble des lignes concédées dans le délai de six mois, à compter de la date du décret de concession.

. . . .

Art. 5. . . . .

Art. 6. . . . .

Les rails, dont l'administration supérieure déterminera le poids, la forme et le mode d'attache, sur la proposition de la ville, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à $0^m,32$ au moins au delà de chaque côté.

Lorsque la voie sera établie sur les chaussées empierrées des routes, cette largeur de pavage au delà du rail sera portée à $0^m,59$.

Art. 7 et 8. . . . .

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés sur les dites routes.

. . . .

Art. 10. . . . .

Art. 11. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voie assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception provisoire par les ingénieurs chargés du contrôle. Leur procès-verbal ne sera valable qu'après homologation du préfet.

Après cette homologation, la ville pourra mettre en service les dites parties de voie et y percevoir les prix de transport et les droits de péage ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale des lignes concédées.

Lorsque les travaux compris dans la concession seront achevés, la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des pavages qui

servent d'accotements extérieurs aux rails, sur la largeur déterminée à l'article 6, ainsi que l'empierrement établi sur les trottoirs et les contre-allées.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y sera immédiatement pourvu aux frais de la ville. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département de Seine-et-Oise rendra exécutoires.

Lorsque, pour la construction. . . . .

Art. 13 à 15 . . . .

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quarante ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux de la première partie du réseau.

Art. 17. . . . .

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, qu'à l'expiration de la concession les voies devront être supprimées en tout ou partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif, par les soins et aux frais de la ville de Versailles, sans qu'elle puisse prétendre à aucune indemnité, ni exiger que l'État reprenne aucune partie des objets mobiliers ou immobiliers qui dépendent de ces voies.

Art. 19. — Faute par la ville de Versailles d'avoir présenté les projets, d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés, et faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui seront imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance.

Si la déchéance est prononcée. . . . .

Art. 20. . . . .

Art. 21. — Les dispositions des articles qui précèdent relatives à la déchéance ne seraient pas applicables à la ville de Versailles si le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, provenait de la force majeure régulièrement constatée.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 22. — A titre d'indemnité de la dépense et à raison des charges que la présente concession peut entraîner, le Gouvernement accorde à la ville de Versailles l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DISTANCES PARCOURUES.	PRIX		
	de péage.	de transport.	TOTAL.
§ 1er. — VOYAGEURS.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1re classe, par kilomètre.	0,024	0,096	0,12
2e classe, par kilomètre.	0,018	0,072	0,09
§ 2. — MARCHANDISES.			
1° HOUILLE ET CHARBON (la tonne).			
De 0 à 2 kilomètres.	0,06	0,24	0,30
De 2 à 3.	0,08	0,32	0,40
De 3 à 4.	0,10	0,40	0,50
De 4 à 5.	0,12	0,48	0,60
De 5 à 6.	0,14	0,56	0,70
De 6 à 7.	0,16	0,64	0,80
2° MATIÈRES DIVERSES (la tonne).			
De 0 à 2 kilomètres.	0,08	0,32	0,40
De 2 à 3.	0,12	0,48	0,60
De 3 à 4.	0,16	0,64	0,80
De 4 à 5.	0,20	0,80	1,00
De 5 à 6.	0,24	0,96	1,20
De 6 à 7.	0,28	1,12	1,40

Le prix ci-dessus déterminé sera acquitté pour toute fraction de kilomètre parcourue en sus d'un nombre exact de kilomètres, comme pour 1 kilomètre plein.

On adoptera pour chaque ligne des prix uniques respectivement applicables à chacune des deux classes de voyageurs. Ces prix seront calculés au moyen du tarif précédent, d'après le parcours moyen de la ligne.

Toutefois, la ville ne sera pas assujettie à percevoir, sur chaque ligne de parcours, un prix inférieur à 0f,15 pour la première classe et à 0f,10 pour la deuxième classe.

Ce maximum sera abaissé à 0f,10 et à 0f,05 pour les voyageurs qui, aux termes du cahier des charges, doivent être transportés à moitié prix.

Les lignes pourront être, à toute époque, modifiées par l'administration, sur la proposition de la ville.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes; les fractions ne seront comptées que par centième de tonne.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers, le prix des places de deuxième classe sera, si l'administration municipale le requiert, abaissé au taux de 0f,10 pour

toutes distances. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par l'administration municipale.

Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation de l'administration municipale, être employées à ces transports.

Les enfants de quatre à sept ans seront transportés à moitié prix.

Les places d'impériale seront assimilées pour le prix aux places de seconde classe.

Il pourra être délivré des cartes spéciales permettant aux personnes qui voudront ainsi s'abonner de parcourir tout le réseau de la ville et de la banlieue moyennant une redevance dont le taux sera fixé par l'administration supérieure, la ville de Versailles entendue.

Les prix déterminés au tarif précédent, en ce qui concerne les marchandises, ne sont pas applicables aux objets encombrants, à l'or, à l'argent et autres valeurs, et en général à tous paquets et colis pesant isolément moins de 50 kilogrammes.

Dans tous ces cas, les prix spéciaux seront arrêtés par le préfet, sur la proposition de la ville. Il en sera de même pour les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 23.— Dans le cas où la ville jugerait à propos d'abaisser tout ou partie des tarifs, les taxes réduites ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois.

Art. 24. — Au moyen de la perception de ces tarifs, la ville de Versailles contracte l'obligation d'assurer le transport des voyageurs et celui des marchandises avec soin, exactitude et célérité; à cet effet, elle devra faire mettre et entretenir en circulation, en toute saison, le nombre de voitures et de chevaux réclamé par les besoins du service, en se conformant aux arrêtés qui seront pris par le préfet.

Art. 25 et 26. . . . .

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 27. — Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

Art. 28. — Les ingénieurs et les agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 29. . . . .

Art. 30. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, la ville pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit

en les branchant l'une sur l'autre, soit en employant à la traversée de l'obstacle des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

Art. 31. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser, la ville de Versailles entendue, toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établies en prolongement des mêmes voies.

Moyennant le droit de péage tel qu'il est ci-dessus fixé par l'article 22 et les arrangements qu'ils prendront avec la ville, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur ces lignes, et réciproquement.

Dans le cas où la ville et les concessionnaires de ces embranchements ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Art. 32 et 33. . . . .

Art. 34. — Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 16.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession. En cas de révocation avant l'expiration de la concession et de la suppression ordonnée à la suite de la déchéance, la ville ou ses ayants droit seront tenus de rétablir les lieux dans l'état primitif, à leurs frais.

Art. 35. — Les contestations qui s'élèveraient entre la ville et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Seine-et-Oise, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 36. — La ville de Versailles sera tenue de déposer à la préfecture de Seine-et-Oise un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

Art. 37. — Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Art. 38. — Les droits d'enregistrement sont à la charge du concessionnaire.

Approuvé :

Versailles, le 2 mai 1874.

Le Ministre des travaux publics,

Signé R. DE LARCY.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 30 mai 1874, enregistré sous le n° 396.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREUILLE.

(N° 291)

[10 juin 1873.]

Etablissement d'un chemin de fer d'intérêt local d'Arles aux carrières de Fontvieille.— Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local d'Arles aux carrières de Fontvieille;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département des Bouches-du-Rhône, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 21 et 22 mars 1869 ;

Vu les procès-verbaux des conférences tenues entre les ingénieurs des ponts et chaussées et les officiers du génie, et l'adhésion donnée, le 16 septembre 1869, à l'exécution des travaux par le ministre de la guerre ;

Vu la délibération, en date du 14 janvier 1869, par laquelle le conseil général du département des Bouches-du-Rhône a autorisé l'établissement de la ligne susmentionnée et approuvé le traité passé le même jour, pour sa construction et son exploitation, entre le préfet et les sieurs *Henri Michel* et compagnie, ainsi que le cahier des charges y annexé ;

Vu les dits traité et cahier des charges;

Vu le traité additionnel conclu, le 22 février 1870, entre le préfet des Bouches-du-Rhône et le sieur *Henri Michel*, et la délibération du conseil général du département, en date du 10 novembre 1871, approuvant le dit traité;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 5 juillet 1869, 23 mai 1870, 19 février et 27 mai 1872 ;

Vu la lettre du ministre des finances, du 16 octobre 1872, et celle du ministre de l'intérieur, du 30 janvier 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local d'Arles aux carrières de Fontvieille.

Art. 2. — Le département des Bouches-du-Rhône est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux traités susvisés, en date des 14 janvier 1869 et 22 février 1870, passés avec les sieurs *Henri Michel* et compagnie, et au cahier des charges annexé à ces traités.

Des copies certifiées de ces traité et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Il est alloué au département des Bouches-du-Rhône, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 289.625 francs.

Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, dont le nombre et les époques seront ultérieurement déterminés par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense en achats de terrains, travaux et approvisionnements sur place triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 5. — Le ministre de l'intérieur et le ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

TRAITÉ.

L'an 1869, le 14 janvier,

Entre le préfet du département des Bouches-du-Rhône, agissant au nom de ce département, et sous réserve de ratification des présentes par le conseil général, de déclaration d'utilité publique et d'autorisation d'exécution des travaux par décret de l'empereur,

D'une part,

Et M. *Henri Michel*, demeurant à Marseille, agissant en qualité de seul gérant de la société *Henri Michel* et compagnie, constituée par actes des 1er et 31 octobre et 31 décembre 1868, enregistrés et déposés aux minutes de Me *Taxil-Fortoul*, notaire à Marseille,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département des Bouches-du-Rhône, au nom de ce département, concède à MM. *Henri Michel* et compagnie, qui l'acceptent, la construction et l'exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, des trois lignes suivantes de chemins de fer d'intérêt local :

	mètres.
Ligne n° 1, de la station du Pas-des-Lanciers (ligne de Lyon à Marseille) à Martignes, ayant une longueur d'environ.	18.040
Ligne n° 2, de la station d'Arles (ligne de Lyon à Marseille) aux carrières de Fontvieille, par Fontvieille, ayant une longueur d'environ.	10.700
Ligne n° 3, de la station de Tarascon (ligne de Lyon à Marseille) à Saint-Remy, ayant une longueur d'environ.	14.600
Longueur totale de l'ensemble des trois lignes, environ. . . .	43.300

Il est expliqué que la longueur portée ci-dessus pour la ligne n° 3, de la station de Tarascon à Saint-Remy, ne comprend pas 1 kilomètre environ à parcourir sur les rails de la ligne de Marseille à Cette pour atteindre la station de Tarascon.

Le département se réserve très-expressément le droit, pendant le délai d'un an, à compter de la date du présent traité, de retrancher de la concession stipulée ci-dessus celles des trois lignes pour lesquelles l'État, les communes, les compagnies industrielles ou les industriels intéressés n'alloueraient pas les subventions ou contributions qui leur seront respectivement demandées.

Art. 2. — De leur côté, MM. *Henri Michel* et compagnie s'engagent à exécuter les chemins de fer qui font l'objet de la présente convention, puis à les exploiter pendant toute la durée de la concession et à se conformer, pour la construction et l'exploitation des dits chemins, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Ils s'engagent notamment à commencer les travaux dans un délai maximum d'un an, à partir de la date du décret relatif d'utilité publique, et à les avoir complétement achevés dans un délai maximum de quatre ans, à partir de la même date, de manière que tous les chemins définitivement concédés soient en état d'être reçus dans toutes leurs parties et que l'exploitation régulière y soit installée à l'expiration de ce délai.

Art. 3. — Le concessionnaire prend à sa charge le prix et tous les frais d'acquisition ou d'expropriation de tous les terrains, quels qu'ils soient, nécessaires pour l'établissement de chacun des chemins de fer et de ses dépendances y compris les stations et gares, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution de tous les travaux quels qu'ils soient, auxquels l'établissement des dits chemins de fer pourra donner lieu.

Le concessionnaire poursuivra, à ses frais et en son nom propre, l'expropria-

tion des terrains conformément aux projets définitifs et approuvés de chacun des chemins.

Quel que soit le montant des dépenses de toute nature qui pourront ou devront être faites pour l'expropriation et pour le payement du prix des terrains acquis ou expropriés, le concessionnaire ne pourra élever à ce sujet aucune réclamation ou demande d'indemnité.

Art. 4. — Le préfet du département des Bouches-du-Rhône, au nom du département, s'engage à payer à MM. *Henri Michel* et compagnie, concessionnaires, à titre de subvention, à forfait, pour l'exécution de l'ensemble des trois lignes, y compris le prix des terrains acquis ou expropriés, une somme de 4.247.500 francs.

Il est entendu que cette subvention à forfait s'applique aux indemnités pour acquisitions ou expropriations des terrains et aux travaux de toute nature pour le premier établissement de la construction proprement dite et de la voie en fer, avec tous les accessoires et les dépendances.

La subvention totale se répartit, du reste, entre les trois lignes comme suit :

	francs.
Ligne n° 1, de la station du Pas-des-Lanciers à Martigues. . . .	1.549.500
Ligne n° 2, de la station d'Arles aux carrières de Fontvieille par Fontvieille.	1.158.500
Ligne n° 3, de la station de Tarascon à Saint-Remy.	1.539.500
Total.	4.247.500

La somme totale ci-dessus de 4.247.500 francs doit être couverte :

1° Par une subvention de l'État sur les fonds du trésor, montant à 1.061.875 francs ;

2° Par une subvention départementale, montant à 3.185.625 francs et comprenant :

		francs.
Une contribution des communes intéressées à recouvrer par le département, montant à.	152.500	202.500
Une subvention à imposer aux industriels intéressés à la ligne n° 2 et à recouvrer par le département, montant à.	50,000	
Un prélèvement sur les fonds départementaux, montant à.		2.983.125
Total pareil.		3.185.625

La subvention de l'État sera payée suivant les échéances qui seront fixées par le Gouvernement.

Art. 5. — Pendant l'exécution des travaux, et en proportion de leur avancement, le concessionnaire recevra, pour l'ensemble des trois lignes, des à-compte successifs jusqu'à concurrence d'une somme totale de 2.100.000 fr., imputée sur les fonds de l'État et sur ceux du département. Ces à-compte seront payés par semestre et porteront intérêt à 5 p. 100 au profit du concessionnaire, en cas de retard dans le payement.

Avant la délivrance de chaque à-compte, le concessionnaire devra justifier de l'emploi d'une somme double de celle qu'il aura à recevoir, tant en travaux

et approvisionnements qu'en dépenses faites pour payements d'indemnité des terrains expropriés.

Art. 6. — Aussitôt après l'achèvement des travaux, leur réception définitive et l'installation de l'exploitation sur l'ensemble des lignes définitivement concédées, le règlement de compte sera établi comme suit :

On fera le total des subventions à forfait de chacune des lignes construites, telles qu'elles sont fixées plus haut.

On retranchera de ce total le montant des à-compte délivrés au concessionnaire durant l'exécution des travaux, et l'on ajoutera à la différence, s'il y a lieu, les intérêts qui pourraient être dus par suite de retards dans le payement des dits à-compte.

On obtiendra ainsi la somme représentant la dette réelle du département vis-à-vis du concessionnaire, laquelle portera intérêt à 5 p. 100, à dater de la réception définitive et de la mise en exploitation de l'ensemble des lignes définitivement concédées. Cette dette sera amortie, en capital et intérêts, au moyen d'un nombre suffisant d'annuités, s'élevant chacune à 260.000 francs au moins et imputées sur les fonds du département.

Art. 7. — Dans le cas où l'une ou plusieurs des trois lignes de chemins de fer indiquées à l'article 1er viendraient à être retranchées de la concession, la subvention totale à forfait fixée ci-dessus pour l'ensemble des lignes sera réduite du total des subventions partielles afférentes aux lignes retranchées d'après les indications données à l'article 4. Le total des à-compte successifs à payer durant l'exécution des travaux subira une réduction corrélative et proportionnelle. Enfin, le montant de l'annuité de solde, fixé à l'article 6, pourra recevoir également une réduction analogue.

Art. 8. — Indépendamment du versement d'une somme de 250.000 francs que M. *Henri Michel*, concessionnaire, a fait à la caisse du trésorier-payeur général des Bouches-du-Rhône, en numéraire, en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en titres acceptés par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre, versement fait avant la signature de la présente convention et dont il justifie par un récépissé en due forme, le dit M. *Henri Michel* s'engage, en outre, à subir une retenue de 150.000 francs sur le montant des à-compte en espèces à délivrer au concessionnaire durant l'exécution des travaux, à raison de 37.500 francs par semestre.

La somme totale de 400.000 francs, tant versée que retenue, formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue au concessionnaire par cinquième, proportionnellement à l'avancement des travaux ; le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'entier achèvement des travaux, leur réception définitive et l'installation de l'exploitation régulière sur l'ensemble des lignes définitivement concédées.

Dans le cas où la concession viendrait à être réduite, le montant total du cautionnement ci-dessus fixé subirait une réduction proportionnelle dans ses deux parties.

Art. 9. — Il est expressément stipulé que, dans le cas où l'exploitation viendrait à ne pas être installée par le concessionnaire sur une ou plusieurs des lignes concédées, comme au cas où, après avoir été régulièrement installée,

elle viendrait à être suspendue sur une ou plusieurs des dites lignes, le département aura le droit d'adjuger l'exploitation, à la folle enchère du concessionnaire, pour la durée de l'exploitation restant à courir. Les frais et charges de la folle enchère incomberont au concessionnaire évincé, et ils seront prélevés tant sur le montant des annuités qui lui resteraient alors dues par le département que sur le prix du matériel roulant, lequel sera fixé à dire d'experts.

Art. 10.— La durée de la concession pour l'ensemble des lignes est fixée à quarante-six années, qui commenceront à courir à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Article additionnel. Par dérogation à l'article 8, selon lequel le concessionnaire devrait justifier du versement de la première partie de son cautionnement, s'élevant à 250.000 francs, au moment même de la signature de la présente convention, il lui est accordé, sur sa demande, un délai de ce jour au 25 janvier courant, sous peine de déchéance et d'un dédit de 100.000 francs au cas où le versement du cautionnement ci-dessus déterminé n'aurait pas été effectué dans le dit délai.

Fait double à Marseille, les jour, mois et an que dessus.

Signé Michel et compagnie.

Pour le Préfet des Bouches-du-Rhône,
et par délégation :
Le Secrétaire général,
Signé C. de Marbotin,

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er.—La concession à laquelle s'applique le présent cahier des charges comprend la construction et l'exploitation des trois lignes suivantes de chemins de fer d'intérêt local savoir :

	mètres.
1e Ligne du Pas-des-Lanciers à Martigues, ayant une longueur d'environ.	18.040
2° Ligne d'Arles aux carrières de Fontvieille, par Fontvielle, ayant une longueur d'environ.	10.700
3° Ligne de Tarascon à Saint-Remy, ayant une longueur d'environ.	14.600
Longueur totale pour l'ensemble des trois lignes, environ. . .	43.340

Chacune des lignes nos 1 et 2 se détachera des lignes du grand réseau Paris-Lyon-Méditerranée, à la gare ou station correspondante de ce réseau.

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans, à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Annales* 1872, p. 34), sauf pour les articles que nous reproduisons ci-après.

La ligne n° 3, de Tarascon à Saint-Remy, se détachera des voies principales du grand réseau en un point à déterminer ultérieurement par l'administration sur la ligne droite qui évite la station de Tarascon, entre la ligne de Marseille à Cette et la ligne par la station. Elle aboutira au chemin de Saint-Remy à Graveson, au niveau même de ce chemin. La longueur de 14.600 mètres, comptée ci-dessus pour cette ligne, ne comprend pas une longueur d'environ 1 kilomètre à parcourir sur les rails du grand réseau pour atteindre la station de Tarascon.

Le département aura le droit, pendant le délai d'un an, à dater du traité de concession, et conformément à la réserve expresse insérée au dit traité, de retrancher de la concession définitive celles des trois lignes ci-dessus pour lesquelles l'État, les communes ou les industriels intéressés n'alloueraient pas les subventions ou contributions qui leur seront respectivement demandées.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai maximum d'un an, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique, et complétement achevés dans un délai maximum de quatre ans, à partir de la même date, de manière que tous les chemins définitivement concédés soient en état d'être reçus dans toutes leurs parties et que l'exploitation régulière y soit installée à l'expiration de ce dernier délai.

Art. 3. — La compagnie soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil de chacun des chemins concédés, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce, dans un délai maximum d'un an, à partir du décret de concession.

Aucun cours d'eau navigable. . . . .

Art. 4. . . . .

Art. 5. . . . .

Le tout sans préjudice des projets d'exécution à fournir en double expédition pour chacun de ces ouvrages.

L'une des expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet et la décision qui fixera, au besoin, les modifications jugées nécessaires; l'autre expédition restera entre les mains du préfet.

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement, s'il y a lieu.

Art. 7. — La largeur de la voie. . . . .

La compagnie établira le long des chemins de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et l'écoulement des eaux, et dont les dimensions seront déterminées, au besoin, par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 40 mètres de longueur au moins devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^{m},15$ pour mètre sur toutes les lignes.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre

deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions du présent article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

Art. 9 à 16. . . . .

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs du département, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. . . . .

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront des rails du système Vignole, éclissés. Leur poids pour chacun sera de 34 à 35 kilogrammes par mètre courant pour les voies de circulation, sauf les réductions qui pourront être autorisées par l'administration.

Ils seront posés sur des traverses en chêne, espacées entre elles de 1 mètre d'axe en axe.

Le ballast aura une épaisseur minima de $0^{m},37$ et une largeur minima en couronne de $3^{m},10$ pour la voie unique.

La compagnie pourra proposer aux dispositions de cet article les modifications qu'elle jugera utiles; mais elles ne pourront être adoptées qu'après l'approbation de l'administration.

Art. 20. — Chacun des chemins de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par le préfet, sur la proposition de la compagnie, partout où la compagnie n'en aura pas été dispensée par décision du préfet.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement de chacun des chemins de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie, sans répétition possible contre le département.

La compagnie fera dresser à ses frais les plans parcellaires et les tableaux

terriers des terrains à acquérir. Après l'approbation de ces plans et tableaux, l'expropriation des terrains sera poursuivie par elle et en son nom.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

Art. 22. . . . .

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution des projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24.— Si les lignes des chemins de fer concédées traversent un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration décidera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de l'établissement du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cet établissement pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 25 à 29. — (*Voir* 24 *à* 28.). . . . .

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30 à 34. — (*Voir* 29 *à* 33.). . . . .

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35 à 36. — (*Voir* 34 *à* 35.). . . . .

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des vingt-cinq premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière de l'ensemble des chemins de fer.

Pour régler. . . . .

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net pour l'ensemble des lignes de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra. . . . .

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme qui aura été déposée à titre de cautionnement, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, deviendra la propriété du département.

Art. 39. — (*Voir* 38.). . . . .

Si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemins de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département, ainsi que la partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée.

Dans ce cas, le département pourvoira, par les moyens qu'il jugera convenables, à la continuation et à l'achèvement des ouvrages et à l'installation de l'exploitation sur l'ensemble des lignes. Tous les frais et toutes les dépenses faites dans cet objet seront prélevés sur la partie de la subvention afférente aux travaux exécutés non encore payée à la compagnie et restant libre, et la compagnie évincée recevra seulement la différence dans les conditions de payement stipulées au traité de concession intervenu entre elle et le département le 14 janvier 1869.

Art. 40. — Si, après avoir été installée régulièrement sur l'ensemble des lignes, l'exploitation vient à être interrompue en totalité ou en partie sur une ou plusieurs d'entre elles, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet. Cette déchéance prononcée, l'exploitation de l'ensemble des lignes sera mise en adjudication pour la durée de la concession restant à courir, à la folle enchère de la compagnie évincée. Tous les frais et charges de la folle enchère incomberont à la dite compagnie, et ils seront prélevés tant sur le montant des annuités qui lui resteraient alors dues par le département, conformément au traité du 14 janvier 1869, article 6, que sur le prix du matériel roulant, lequel sera fixé à dire d'experts.

Art. 41. — Les dispositions des articles 38, 39 et 40 qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où la compagnie concessionnaire n'aurait pas pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde, indépendamment de la subvention à forfait stipulée dans le traité en date du 14 janvier 1869, l'autorisation de percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	de transport.	totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
. . . .	. . .	. . .	. . .
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
. . . .	. . .	. . .	. . .
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voitures et matériel roulant à petite vitesse.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes. . . .	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes, ne traînant pas de convoi.	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes, ne traînant pas de convoi.	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc. . . .	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
. . . .	. . .	. . .	. . .

. . . .

Art. 43. — Le préfet déterminera, la compagnie entendue, et pour chacune des lignes, les trains qui devront contenir des voitures de toute classe, ou des voitures de deuxième ou de troisième classe, ou même des voitures de troisième classe seulement. Cette détermination faite, tout train de voyageurs devra contenir des voitures de chacune des classes indiquées, en nombre suffisant pour tous les voyageurs qui se présenteront dans les bureaux des diverses stations.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments particuliers pour lesquels il sera établi des prix spéciaux que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre de places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 44 à 49. — (*Voir* 43 *à* 48.). . . . .

Art. 50. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés, de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de troisième classe et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie. Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été. Le service de nuit n'est pas obligatoire pour la compagnie.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition aux points de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51 à 53. — (*Voir* 50 *à* 52.). . . . .

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54 à 58. — (*Voir* 53 *à* 57.). . . . .

TITRE VII.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 et 60 (*Voir* 58 *et* 59.). . . . .

Art. 61. — (*Voir* 60.). . . . .

Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si l'embranchement ou le prolongement n'a pas 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si l'embranchement ou le prolongement excède 100 kilomètres, 15 p. 100;

3° Si l'embranchement ou le prolongement excède 200 kilomètres, 20 p. 100;

4° Si l'embranchement ou le prolongement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

Art. 62. — (*Voir* 61.). . . . .

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur les plaintes de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure.

Pour indemniser la compagnie. . . . .

Art. 63. — (*Voir* 62.). . . . .

Art 64. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police des chemins de fer et de leurs dépendances, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. — Les chemins de fer resteront toujours placés sous la surveillance de l'autorité préfectorale ; les frais de contrôle, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser, chaque année, à la caisse du trésorier payeur général du département, une somme de 100 francs pour chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Si la compagnie ne verse pas cette somme aux époques qui auront été fixées, le prefet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 66. — Avant l'acceptation et l'approbation par le préfet de la soumission souscrite par la compagnie concessionnaire, celle-ci devra justifier du versement à la caisse du trésorier payeur général du département des Bouches-du-Rhône d'une somme de 250.000 francs en numéraire, en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Une retenue totale de 150.000 francs sera, en outre, exercée sur le montant des à-compte en espèces à délivrer à la compagnie durant l'exécution des travaux, à raison de 37.500 francs par semestre.

La somme totale de 400.000 francs ainsi obtenue formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'entier achèvement des travaux, leur réception définitive et l'installation de l'exploitation sur l'ensemble des chemins de fer concédés.

Art. 67. — La compagnie devra faire élection de domicile à Marseille.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture des Bouches-du-Rhône.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre l'administration et la compagnie au sujet de l'exécution et de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 69.—Les frais d'enregistrement résultant du présent cahier des charges et de la convention y annexée seront à la charge des concessionnaires.

Approuvé :

Signé H. Michel.

Signé H. Limbourg.

Pour le Préfet des Bouches-du-Rhône :

Le Secrétaire général délégué,

Signé C. de Marbotin.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 10 juin 1873, enregistré sous le n° 593.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé de Boureuille.

TABLES

DES LOIS, DÉCRETS, ETC.

PUBLIÉS EN 1874.

PREMIÈRE TABLE.

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE.

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1874. 5 août.	Port de Marseille. — Travaux d'amélioration. — Déclaration d'utilité publique. — Avance, par la chambre de commerce de cette ville, d'une somme de 15 millions de francs.	615	181
5 août.	Ouverture de crédits supplémentaires sur l'exercice 1874.	617	182
	DÉCRETS.		
1873. 2 mai.	Chemin de fer d'intérêt local de Laveline à Saint-Dié avec embranchement sur Gérardmer et sur Fraize. — Déclaration d'utilité publique.	210	51
10 juin.	Chemin de fer d'intérêt local de Tournon à la Châtre. — Déclaration d'utilité publique.	225	52
10 juin.	Chemin de fer d'intérêt local de Vertaizon à Billom.— Déclaration d'utilité publique.	233	53
10 juin.	Établissement d'un chemin de fer d'intérêt local d'Arles aux carrières de Fontvieille. — Déclaration d'utilité publique.	819	291
29 juin.	Chemin de fer d'intérêt local de Vouziers à Apremont. — Déclaration d'utilité publique.	244	54
7 juillet.	Chemin de fer d'intérêt local d'Ermont à Méry-sur-Oise avec raccordement à la ligne du Nord, vers Valmondois. — Déclaration d'utilité publique.	251	55
12 juillet.	Canal d'irrigation dérivé de la rivière de Nohèdes. — Déclaration d'utilité publique.	283	57
25 juillet.	Prolongement des jetées du port de la Nouvelle (Aude).— Déclaration d'utilité publique.	283	58
25 juillet.	Rectification de la route départementale de la Haute-Saône, n° 9. — Déclaration d'utilité publique.	283	59
8 août.	Prise d'eau fixe sur le canal de Crest (Drôme). — Déclaration d'utilité publique.	284	60
8 août.	Établissement de quais sur les rives du canal Saint-Louis. — Déclaration d'utilité publique.	284	61
8 août.	Restauration et élargissement de la route départementale du Gers, n° 16. — Déclaration d'utilité publique.	285	62
8 août.	Construction de barrages régulateurs du lac d'Annecy. — Déclaration d'utilité publique.	285	63
8 août.	Établissement de divers chemins de fer dans le département de l'Eure. — Déclaration d'utilité publique.	286	64
8 août.	Établissement de deux chemins de fer d'intérêt local dans le département de Meurthe-et-Moselle. — Déclaration d'utilité publique.	294	65
9 août.	Établissement d'un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux dans Paris et sa banlieue. — Déclaration d'utilité publique.	303	66
20 août.	Autorisation d'établir un bassin de radoub à Bayonne; tarif.	313	67
20 août.	Restauration du pont de Pont-Saint-Vincent (Meurthe-et-Moselle).	316	68

DATES. des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1873.			
18 oct.	Concession de prise d'eau.—Déclaration d'utilité publique.	388	90
18 oct.	Approfondissement et élargissement du chenal du Douhet (île d'Oléron). — Déclaration d'utilité publique.	389	91
18 oct.	Approbation des traités passés par le département de la Seine : 1° avec la compagnie des omnibus; 2° avec la compagnie des tramways extérieurs du Nord, pour l'établissement et l'exploitation d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans Paris et sa banlieue. .	389	92
18 oct.	Cale de radoub du port de Bordeaux.—Modification de tarif.	631	184
28 oct.	Etablissement d'un réseau de chemin de fer d'intérêt local dans le département de Maine-et-Loire. — Déclaration d'utilité publique.	632	185
11 nov.	Répartition de dépenses d'entretien d'une usine. . . . . ,	407	93
11 nov.	Chemin de fer de Saintes à Coutras. — Déclaration d'urgence de prise de possession.	408	94
11 nov.	Transformation de la jetée sud-ouest au port de Boulogne.	408	95
11 nov.	Rectification de la route départementale, n° 2, de la Haute-Loire. — Déclaration d'utilité publique.	408	96
11 nov.	Rectification de la route départementale, n° 17, de la Seine-Inférieure. — Déclaration d'utilité publique.	409	97
11 nov.	Agrandissement de la station de Villevayrac, ligne de Montpellier à Paulhan (Hérault). — Déclaration d'utilité publique.	651	186
21 nov.	Chemin de fer de Béthune à Abbeville. — Déclaration d'urgence de prise de possession.	409	98
21 nov.	Approbation de travaux et de dépenses; ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	410	99
21 nov.	Substitution de la compagnie du chemin de fer du Nord aux droits et obligations de la société anonyme du chemin de fer et des docks de Saint-Ouen, en ce qui concerne le chemin de fer de raccordement de la gare d'eau de Saint-Ouen au chemin de Ceinture.	411	100
21 nov.	Autorisations de prise d'eau.	413	101
6 déc.	Fonds de concours versés au trésor pour la construction d'un bassin à flot au port de Bordeaux. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.	413	102
6 déc.	Fonds de concours versés au trésor pour la construction d'un bassin à flot au port des Sables-d'Olonne. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.	414	103
11 déc.	Limitation de la mer.	415	104
11 déc.	Syndicat de la Boutonne supérieure; rapport du décret d'organisation.	415	105
11 déc.	Raccordement du chemin de fer de Lagny aux carrières de Neufmoutiers avec la ligne de Paris à Avricourt, dans la gare de Lagny-Thorigny.—Déclaration d'utilité publique.	415	106
11 déc.	Fonds de concours versés au trésor pour l'exécution de divers travaux publics. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.	416	107

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	des articles.
1874.			
8 janv.	Établissement d'une gare de marchandise à Saint-Césaire (Gard), ligne de Tarascon à Cette. — Déclaration d'utilité publique.	657	197
8 janv.	Élargissement de la route départementale, n° 5, de Cahors à Albi dans la traversée de Saint-Antonin (Tarn-et-Garonne). — Déclaration d'utilité publique.	658	198
8 janv.	Amélioration du port de Saint-Vaast (Manche).— Déclaration d'utilité publique.	658	199
8 janv.	Rectification du tracé de la route nationale, n° 41, de Saint-Pol à Lille et à Tournay.	659	200
8 janv.	Établissement, dans le département de la Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local partant de Roanne et aboutissant à la limite du département de Saône-et-Loire, dans la direction de Cluny. — Déclaration d'utilité publique.	660	201
8 janv.	Établissement, dans le département de Saône-et-Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local partant de la limite du département de la Loire, dans la direction de Roanne, et aboutissant à Châlon-sur-Saône, avec embranchement de Saint-Gengoux vers Montchanin. — Déclaration d'utilité publique.	666	202
10 janv.	Bac de Chanaz sur le Rhône (Savoie); tarif.	446	119
13 janv.	Reconstruction des quais du port d'Hennebont (Morbihan). — Déclaration d'utilité publque.	675	203
13 janv.	Établissement de divers chemins de fer d'intérêt local dans le département du Nord. — Déclaration d'utilité publique.	675	204
26 janv.	Construction de la route départementale de la Haute-Savoie, n° 13, du pont de Plagnettes à Morzine. — Déclaration d'utilité publique.	688	205
2 févr.	Acquisition des terrains nécessaires à l'agrandissement de la gare de la Bastide, à Bordeaux (Gironde). — Déclaration d'utilité publique.	689	206
2 févr.	Prises d'eau.	689	207
5 févr.	Transformation en chaire de calcul différentiel et intégral de la chaire de mécanique physique et expérimentale instituée près l'Ecole préparatoire à l'enseignement supérieur des sciences et des lettres de Rouen.	449	120
6 févr.	Travaux de défense de la ville de Jargeau (Loiret) contre les inondations de la Loire. — Déclaration d'utilité publique.	690	208
7 févr.	Construction d'un pont sur l'Isle à Tourazade (Dordogne). — Déclaration d'utilité publique, tarif.	449	121
10 févr.	Fonds de concours versés au trésor pour la construction d'un bassin à flot au port de Bordeaux. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874.	452	122
10 févr.	Fonds de concours versés au trésor pour les travaux d'amélioration du port de commerce de Dunkerque. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874.	453	123

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1874.			
10 févr.	Fonds de concours versés au trésor pour les travaux de canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873. .	454	124
10 févr.	Fonds de concours versés au trésor pour la construction d'un bassin à flot au port des Sables-d'Olonne.— Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.	454	125
10 févr.	Prises d'eau.	690	209
10 févr.	Prises d'eau.	691	210
10 févr.	Rectification de la route nationale, n° 75, de Châlon-sur-Saône a Sisteron (Isère).—Déclaration d'utilité publique.	691	211
10 févr.	Consolidation des ouvrages du chenal de Fécamp (Seine-Inférieure).	692	212
23 févr.	Fonds de concours versés au trésor pour la construction d'un bassin à flot au port des Sables-d'Olonne. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874.	455	126
23 févr.	Dérivation de la rivière du Tarn du volume d'eau nécessaire à compléter l'alimentation de la ville de Millau (Aveyron). — Déclaration d'utilité publique.	692	213
23 févr.	Établissement d'un canal dérivé du Verdouble destiné à arroser une partie du territoire de la commune de Roufflac-des-Corbières (Aude). — Déclaration d'utilité publique.	692	214
23 févr.	Prises d'eau.	693	215
23 févr.	Prolongement de la route départementale de la Haute-Garonne, n° 21, de Villefranche à Revel. — Déclaration d'utilité publique.	693	216
23 févr.	Rectification de la route départementale de l'Ardèche, n° 5, de la Croizière-d'Uzer au Monastier. — Déclaration d'utilité publique.	694	217
3 mars.	Règlement d'administration publique concernant la délimitation de la zone frontière dans l'étendue de laquelle sont applicables les règles relatives aux travaux mixtes.	456	127
5 mars.	Fixation de la cotisation à percevoir sur les coupons, parts ou éclusées de bois de charpente, sciage et charronnage flottés, pendant l'exercice 1874. (Approvisionnement de Paris.).	463	128
5 mars.	Routes thermales du parc et de la prise d'eau de Vichy. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874. (Fonds de concours.).	465	129
5 mars.	Prorogation du délai fixé pour la mise en activité du service de halage que le sieur Larmanjat a été autorisé à établir sur le canal de Bourgogne.	465	130
5 mars.	Approbation de travaux et de dépenses. (Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.).	466	131
5 mars.	Approbation de travaux et de dépenses. (Ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.).	468	132
5 mars.	Rectification de la route départementale de la Meuse, n° 15, de Bar-le-Duc à Reims.—Déclaration d'utilité publique.	694	218
5 mars.	Agrandissement de la station de Montbazin-Gigean (chemin de fer de Montpellier à Paulhan. — Déclaration d'utilité publique.	695	219

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1874. 5 mars.	Construction d'une nouvelle jetée au port du Cap-Lévi (Manche). — Déclaration d'utilité publique.	695	220
5 mars.	Défense du littoral de l'anse Sainte-Anne (Manche). . . .	696	221
5 mars.	Autorisation de prises d'eau.	696	222
5 mars.	Mise en adjudication du bail d'exploitation de la forme provisoire de radoub établie à Saint-Nazaire.	697	223
5 mars.	Établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Vézelize à la limite du département des Vosges, dans la direction de Mirecourt. — Déclaration d'utilité publique.	705	224
9 mars.	Approbation de travaux et de dépenses. (Ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.).	718	225
14 mars.	Approbation de dépenses. (Compagnie du chemin de fer du Nord.).	474	133
14 mars.	Approbation de dépenses. (Ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est.	475	134
14 mars.	Prorogation des délais fixés pour la construction du canal de Saint-Martory à Toulouse.	476	135
14 mars.	Sont maintenues en activité les deux usines dites *moulins de Canneille*, sises sur une dérivation du gave de Pau, dans la commune de Canneille (Landes).	722	226
14 mars.	Autorisation de prise d'eau.	722	227
14 mars.	Agrandissement de la gare de Troyes (Aube). — Déclaration d'utilité publique.	722	228
14 mars.	Établissement du canal mère du Verdon. — Prorogation du délai d'exécution.	723	229
14 mars.	Chemin de fer de Boulogne à Saint-Omer. — Déclaration d'urgence de prise de possession de parcelles de terrains.	723	230
17 mars.	Exécution de divers travaux publics.—Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873. (Fonds de concours.).	477	136
21 mars.	Approbation d'une convention relative au raccordement, à la frontière franco-belge, des chemins de fer de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin.	481	137
23 mars.	Approbation de travaux et de dépenses. (Ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est.).	485	138
23 mars.	Affectation de terrain domanial (port de Brest).	724	231
23 mars.	Affectation des dunes dites *la Tamarissière-d'Agde* (Hérault).	724	232
23 mars.	Reconstruction des jetées du port de Saint-Nazaire. — Déclaration d'utilité publique.	724	233
23 mars.	Établissement d'une voie ferrée à traction de chevaux de Bon-Secours au chemin de Gentilly, sur les territoires de Nancy et de Mazéville.—Déclaration d'utilité publique.	725	234
23 mars.	Agrandissement et amélioration du port de Marseillan (Hérault). — Déclaration d'utilité publique.	733	235
23 mars.	Rectification de la route départementale de la Creuse, n° 2, d'Aubusson à Montaigut.—Déclaration d'utilité publique.	734	236
23 mars.	Rectification de la route départementale de Saône-et-Loire, n° 21, de Mâcon à Lugny.—Déclaration d'utilité publique.	734	237

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1874. 14 avril.	Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire de deux chemins de fer d'intérêt local dans le département de Meurthe-et-Moselle.	746	253
14 avril.	Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Laveline à Saint-Dié, avec embranchement sur Granges et Fraize.	747	254
14 avril.	Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Surgères vers Cognac.	747	255
14 avril.	Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Caen à Courseulles.	748	256
14 avril.	Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Pons à Royan et à la Tremblade.	749	257
14 avril.	Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Nançois-le-Petit à Gondrecourt.	750	258
14 avril.	Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Châlon à la limite du département de l'Ain.	751	259
14 avril.	Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Mézidon à Dives.	751	260
14 avril.	Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Paimbœuf, Pornic et Machecoul.	765	264
14 avril.	Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire de divers chemins de fer d'intérêt local dans le département de l'Oise.	766	265
14 avril.	Détermination des époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Saumur à la limite du département de la Vienne, vers Poitiers.	766	266
23 avril.	Prises d'eau.	768	267
23 avril.	Fonds de concours; dépenses du personnel du service des ponts et chaussées (département de Constantine). — Ouverture d'un crédit supplémentaire sur l'exercice 1874.	768	268
23 avril.	Travaux de canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent; fonds de concours. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874.	769	269
23 avril.	Travaux de canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent; fonds de concours. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874.	770	270

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.		
1872. 4 juillet.	Dommages; travaux de voirie; gêne momentanée; suppression d'une place; abaissement du sol; accès non intercepté. — (Ville de Paris contre le sieur Baudoin.). . .	21	4
4 juillet.	Dommages; exhaussement de rue à Paris; maison en contre-bas; convention entre la ville et le propriétaire au sujet de l'indemnité. — (Ville de Paris contre le sieur Ribal.).	23	5
4 juillet.	Voirie (grande); dommage; passage public et écoulement des eaux sous une voie ferrée. — (Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre la commune de Thenissey.).	26	6
4 juillet.	Dommage; inondation provenant du fait d'une compagnie de chemin de fer; indemnité. — (Sieurs Bardu et Boudon.).	29	7
4 juillet.	Voirie (grande); cours d'eau; dommage; gare d'eau concédée à un particulier. — (Compagnie de la gare d'eau et des magasins généraux de Vaise.).	31	8
18 juillet.	Cours d'eau; travaux défensifs; syndicat; taxes; quotité; quart du revenu. — (Sieurs Eyglument et autres.). . . .	33	9
19 juillet.	Carrière; extraction de matériaux; inobservation par l'entrepreneur des formalités prescrites. — (Sieur Prigione.).	37	10
19 juillet.	Décompte; endiguement de la rive gauche du Var; mise en régie; demande de résiliation. — (Sieurs Sarlin et Rabattu.).	39	11
19 juillet.	Voirie (grande); contravention; canal du Midi; droit de passage invoqué; démolition des travaux. — (Compagnie du Midi contre Jutge.).	50	12
25 juillet.	Concession de distribution d'eau; entrepreneurs ou concessionnaires; établissement d'une nouvelle distribution par la commune. — (Sieurs Boudet et Pochet.).	54	13
25 juillet.	Entrepreneurs; construction de bassins; responsabilité décennale; dégradations extraordinaires après réception définitive. — (Sieur Montjoye.).	56	14
25 juillet.	Dommages; route; exhaussement; accès à une propriété; avenue; dépréciation; privation de jouissance. — (Sieur Portier.).	59	15
25 juillet.	Dommages; exhaussement du sol d'un boulevard au devant d'une maison; trottoir maintenu au niveau ancien. — (Ville de Paris contre le sieur Godin.).	60	16
25 juillet.	Dommages; égouts construits conjointement par une ville et par l'État; orage; inondation d'une propriété. — (Ville de Marseille contre le sieur Caire.).	63	17
26 juillet.	Décompte; somme perçue en trop par l'entrepreneur; restitution ordonnée. — (Sieur Chérel [Henri]).	65	18
26 juillet.	Décompte; somme perçue en trop par l'entrepreneur sur le montant des travaux et par l'architecte sur ses honoraires; restitution ordonnée. — (Sieur Bourguignon.). .	66	19
26 juillet.	Extraction de matériaux; prix des matériaux extraits; dommages divers; chose jugée. — (Sieur Prével.). . . .	67	20

FIN DE LA TABLE CHRONOLOGIQUE.

DEUXIÈME TABLE.

ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

E

H

I

J

L

M

FIN DES TABLES DES LOIS ET DÉCRETS.

2714. Paris.— Imprimerie Arnous de Rivière et Ce, rue Racine, 26.

